

**ANALISIS KONTRIBUSI PAJAK DAERAH BAGI PEMBANGUNAN
INFRASTRUKTUR JALAN DI KABUPATEN ASAHAN**

SKRIPSI

Disusun Oleh :

PUSPA SARI SIREGAR

NIM. 0501161011

Program Jurusan
EKONOMI ISLAM



FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUMATERA UTARA
MEDAN
2021

**ANALISIS KONTRIBUSI PAJAK DAERAH BAGI PEMBANGUNAN
INFRASTRUKTUR JALAN DI KABUPATEN ASAHAN**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat
untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (SE)
Dalam Program Studi Ekonomi Islam
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Sumatera Utara

Disusun Oleh :

PUSPA SARI SIREGAR

NIM. 0501161011

Program Jurusan
EKONOMI ISLAM



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUMATERA UTARA
MEDAN
2021**

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Puspa Sari Siregar
Nim : 0501161011
Tempat/TanggalLahir : Kerumutan, 31 Desember 1998
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Perumahan Pabrik PT SLS 1

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang berjudul“ANALISIS KONTRIBUSI PAJAK DAERAH BAGI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KABUPATEN ASAHAN”benar hasil karya asli saya, kecuali kutipan-kutipan yang disebutkan sumbernya. Apabila terdapat kesalahan dan kekeliruan didalamnya, sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Riau, 3 Maret 2021

Yang membuat pernyataan



Puspa Sari Siregar

PERSETUJUAN

Skripsi Berjudul

**ANALISIS KONTRIBUSI PAJAK DAERAH BAGI
PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KABUPATEN
ASAHAN**

Oleh :

Puspa Sari Siregar

NIM 0501161011

Dapat Disetujui Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh Gelar Sarjana
Ekonomi (SE) Pada Program Studi Ekonomi Islam

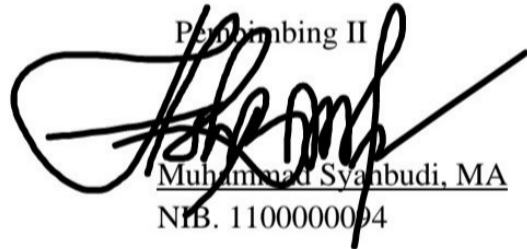
Medan, 19 Februari 2021

Pembimbing I



Dr. Andri Soemitra, MA
NIDN. 2007057602

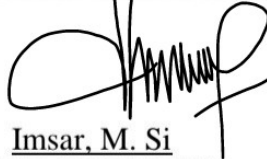
Pembimbing II



Muhammad Syahbudi, MA
NIB. 1100000094

Mengetahui

Ketua Jurusan Ekonomi Islam



Imsar, M. Si
NIDN. 2003038701

LEMBAR PENGESAHAN


Skripsi berjudul, “ANALISIS KONTRIBUSI PAJAK DAERAH BAGI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KABUPATEN ASAHAN” an. Puspa Sari Siregar NIM. 0501161011 Prodi Ekonomi Islam telah dimunaqasyahkan dalam Sidang Munaqasyah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan pada tanggal 23 Maret 2021. Skripsi ini telah diterima untuk memenuhi syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi Islam (S.E) pada Prodi Ekonomi Islam.

Medan, 26 April 2021
Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi
Prodi Ekonomi Islam UIN-SU

Ketua,



Dr. Marliyah, MA
NIDN. 2026017602

Sekretaris,

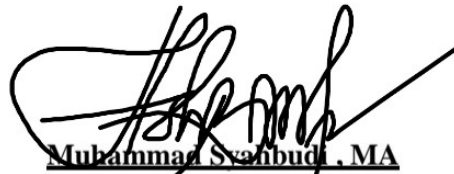

Rahmat Daim Harahap, M.Ak
NIDN. 0126099001

Anggota


Pembimbing I


Dr. Andri Soemitra, MA
NIDN. 2007057602

Pembimbing II


Muhammad Syambudi, MA
NIB. 1100000094

Penguji I


Dr. Sugianto, MA
NIDN. 2007066701

Penguji II


Rahmat Daim Harahap, M.Ak
NIDN. 0126099001

Mengetahui,
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
UIN Sumatera Utara Medan


Dr. Muhammad Yafiz, M.Ag
NIDN. 2023047802

ABSTRAK

Puspa Sari Siregar, 0501161011. *Analisis Kontribusi Pajak Daerah bagi Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan*. Dibawah bimbingan Pembimbing Skripsi I oleh Bapak Dr. Andri Soemitra, MA, dan Pembimbing Skripsi II oleh Bapak Muhammad Syahbudi, MA.

Infrastruktur jalan merupakan infrastruktur yang memiliki peran paling strategis terutama pada tahap awal proses pembangunan suatu negara atau daerah. Ketersediaannya tidak hanya berperan penting dalam mendorong aktivitas ekonomi, tapi juga mendorong penyediaan berbagai jenis infrastruktur lainnya. Pembangunan yang belum optimal akan menghambat memperlancar pertumbuhan ekonomi masyarakat serta aksesibilitas masyarakat. Pajak daerah memiliki fungsi sebagai fungsi anggaran untuk pembangunan, salah satunya pembangunan infrastruktur jalan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis: 1) Seberapa besar kontribusi pajak daerah bagi pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Asahan, serta 2) membuktikan bahwa berpengaruh secara signifikan atau tidak pajak daerah terhadap pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Asahan. Penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif yaitu perhitungan angka-angka dengan bantuan perangkat IMB SPSS Versi 23.0. Metode pengumpulan data menggunakan data sekunder. Populasi 10 tahun yaitu dari tahun 2010-2019 dan sampel sebanyak 40 sampel. Hasil penelitian menunjukkan: 1) kontribusi pajak daerah bagi pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Asahan tahun 2010-2019 memberikan kontribusi yang cukup besar namun kontribusi pajak daerah mengalami naik turun disetiap tahunnya, ditahun 2019 angka kontribusi yang paling besar sebesar 102%. 2) Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa variabel Pajak Daerah memiliki pengaruh signifikan terhadap Infrastruktur Jalan.

Kata Kunci: Kontribusi, Pajak, Infrastruktur.

KATA PENGANTAR



Alhamdulillah, Segala puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT, yang mana berkat rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan ilmiah skripsi S1 yang berjudul **Analisis Kontribusi Pajak Daerah bagi Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan**. Shalawat dan salam kita lantunkan kepada junjungan kita Baginda Rasulullah Muhammad SAW, beserta seluruh keluarga, sahabat-sahabatnya dan para pengikutnya yang shalih/shalihah.

Mengingat keterbatasan pengetahuan, pengalaman dan kemampuan penulisan, skripsi ini tidak luput dari kekurangan dan jauh dari kata sempurna, dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bantuan dan dukungan yang sangat berharga dalam bentuk apapun. Karena sekecil apapun itu sangat berarti untuk penulis “untuk berjuang sampai detik ini penulis tanpa kalian tak mungkin”. Maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. H Syahrin Harahap, MA selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan.
2. Bapak Dr. Muhammad Yafiz, MA selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan.
3. Bapak Imsar, M.Si, selaku Ketua Jurusan Ekonomi Islam Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan.
4. Bapak Dr. Andri Soemitra, MA, selaku Pembimbing Skripsi I penulis. Semoga bapak diberikan limpahan rahmat dari Allah SWT yang tiada henti atas kebaikan dan ketulusan bapak membimbing saya untuk menyelesaikan penelitian ini.
5. Bapak Muhammad Syahbudi, MA, selaku Pembimbing Skripsi II penulis. Semoga bapak diberikan limpahan rahmat dan kasih sayang Allah SWT

yang tiada henti yang telah membimbing penulis dengan teliti dan dengan ketulusan bapak penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sampai dengan selesai.

6. Ibu Annio Indah Lestari Nasution, SE, M.Si selaku Penasehat Akademik yang telah banyak memberikan bimbingan dan masukan serta saran-saran selama melaksanakan perkuliahan hingga skripsi.
7. Ibu Nurul Jannah selaku Dosen yang selalu ada dikala penulis merasa butuh pencerahan akan hal pendaftaran maupun hal yang berhubungan dengan skripsi.
8. Seluruh Dosen di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan.
9. Seluruh Staf Akademik yang meberikan pelayanan selama proses administrasi di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan.
10. Kedua orang tua saya tercinta yakni Ayah dan Mamak “Sahban Siregar dan Rosmaida Harahap” pasangan yang menjadi panutan, motivasi, pahlawan, dan rumah ternyaman untuk penulis. Semoga Allah SWT memberikan hal-hal baik untuk dua pasangan yang luar biasa ini untuk disegala halnya. Terima kasih selalu ada.
11. Abdul Rahman Syawali Siregar yang merupakan adik penulis, laki-laki setelah Ayah yang penulis cinta.
12. Tante Shopi Harahap, Kak Wilda Siregar, dan saudara- saudara penulis yang lain.
13. Rega, selaku kawan dari kecil. Manusia yang setiap harinya galau tentang percintaan dan cerewet disegala halnya apalagi berhubungan dengan penulis.
14. Revika ginting, selaku kakak yang berasa kayak kakak sedarah terima kasih telah sabar dan kuat menghadapi tingkah laku penulis yang begitu egois untuk tahun-tahun bersama ini. Ummu Nadhiroh, selaku saudara berasa saudara sedarah, manusia yang selalu menjadi tempat bertanya penulis dari masa perkuliahan sampai detik skripsi ini terima kasih roh.

Miftahul Jannah Simanjuntak, selaku saudari berasa saudara sedarah, musuh percekcohan penulis, musuh ternyaman untuk pertenggaran terima kasih telah sabar dengan kegoisanku bot. Aulia Indriani Suryono, selaku saudari berasa saudara sedarah penulis, manusia tempat penulis bertukar pikiran terima kasih masih bertahan denganku ndrik. Syofwatul Fadhillah, Siti Aisyah Siregar selaku saudari berasa saudara sedarah penulis, dua manusia yang selalu penulis cemaskan dan untuk kalian terima kasih telah bertahan denganku sampai detik ini.

15. Rabiatul Adawiyah Lubis, Fika Yusrina, Susi Andryani Adeliya Chalesta, Yuni Afsari selaku kakak kos penulis. Orang-orang yang kegilaannya melebihi kapasitas. Terima kasih sudah menyibuki hari-hari penulis dengan kecerewetan kalian.
16. Penghuni Ekonomi Islam-D sebagai kawan sekelas penulis. Terimakasih untuk hari-hari bersama dimasa perkuliahan.
17. Terakhir terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu, semoga Allah SWT membentangkan balasan atas semua kebaikan dengan lebih baik.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna, untuk itu segala kritik dan saran yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan dari pembaca, akhir kata penulis ucapkan terimakasih.

Riau, 3 Maret 2021

Puspa Sari Siregar

DAFTAR ISI

PERSETUJUAN	i
PENGESAHAN.....	ii
ABSTRAK.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	5
C. Batasan Masalah.....	5
D. Rumusan Masalah	6
E. Tujuan Penelitian	6
F. Manfaat Penelitian	6
BAB II LANDASAN TEORI.....	7
A. Kajian Pustaka	7
1. Kontribusi	7
2. Pajak Daerah	7
3. Pembangunan Infrastruktur Jalan.....	22
4. Pajak Daerah terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan ..	32

B. Penelitian Terdahulu	33
C. Kerangka Teoritis.....	36
D. Hipotesis	36
BAB III METODE PENELITIAN	38
A. Pendekatan Penelitian.....	38
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	38
C. Sumber Data.....	39
D. Populasi dan Sampel	39
E. Definisi Operasional	40
F. Teknik & Instrumen Pengumpulan data	41
G. Analisis Data.....	42
BAB IV TEMUAN PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	46
A. Gambaran Umum Kabupaten Asahan.....	46
B. Deskriptif Data Penelitian	51
1. Deskriptif Pajak Daerah.....	52
2. Deskriptif Pembangunan Infrastruktur Jalan	54
C. Analisis Data.....	58
1. Uji Normalitas.....	58
2. Uji Regresi Sederhana	60
3. Uji Hipotesis	61
a. Uji Statistik t.....	61
b. Uji R ² (Koefisien Determinasi)	62
D. Interpretasi Hasil penelitian	63

1. Kontribusi Pajak Daerah bagi Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan.....	64
2. Pengaruh Pajak Daerah terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan.....	67
BAB V PENUTUP	68
A. Kesimpulan.....	68
B. Saran.....	69
DAFTAR PUSTAKA.....	71
LAMPIRAN	74

DAFTAR TABEL

Tabel

1. Data Tarif Maksimum Pajak di Indonesia	15
2. Data Penelitian Terdahulu	34
3. Data Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kab Asahan 2019	47
4. Data Jumlah Desa/Kelurahan, Dusun atau Lingkungan Menurut Kecamatan di Kabupaten Asahan 2019.....	48
5. Data Pajak Daerah Kabupaten Asahan tahun 2010-2019.....	53
6. Data Panjang Jalan Menurut Konstruksi Permukaan Kabupaten Asahan tahun 2010-2019.....	54
7. Data Kondisi dan Jenis Jalan Kabupaten Asahan 2010-2019	55
8. Data Realisasi Modal Pembangunan Jalan tahun 2010-2019.....	56
9. Data Hasil Uji Normalitas Kalmogrov-Smirnov	59
10. Data Coefficientsa	60
11. Data Uji Persial Statistic (uji t)	62
12. Data Model Summaryb.....	63
13. Data Presentase Kontribusi Pajak Daerah terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan Tahun 2010-2019	64

DAFTAR GAMBAR

Gambar

1. Gambar Panjang Jalan Menurut Kondisi Kabupaten Asahan..... 3
2. Gambar Pengelompokan Jenis-jenis Pajak..... 9
3. Gambar Kerangka Berfikir 36
4. Gambar Penerimaan Pajak Daerah..... 54
5. Gambar Realisasi Modal Pembangunan Jalan 57
6. Gambar Uji Normalitas Probability Plot 59
7. Gambar Presentase Kontribusi Pajak Daerah terhadap Pembangunan
Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan Tahun 2010-2019 65

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran

1. Rekapulasi Data	73
2. Uji Normalitas.....	74
3. Uji Regresi Sederhana	75
4. Uji Hipotesis	76
5. Tabel Titik Persentase Distribusi t (d.f = 1-40)	76

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Setiap daerah memiliki sumber daya tersendiri yang bisa mereka pakai guna menghasilkan pendapatan (*income*) untuk menjalankan roda perekonomiannya. *Income* biasa disebut dengan Pendapatan Asli Daerah atau PAD.¹ Lebih jelasnya pendapatan yang diperoleh daerah yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.²

Sumber pertama dari Pendapatan Asli Daerah ialah Pajak daerah.³ Pajak daerah menjadi salah satu sumber pembiayaan penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah, untuk meningkatkan dan pemeratakan kesejahteraan masyarakat. Dengan demikian daerah mampu melaksanakan otonomi.⁴

Pada masa sekarang ini, otonomi daerah semakin diperluas sehubungan dengan ditetapkannya UU No.32 tahun 2004, sehingga daerah mempunyai kewenangan yang semakin luas dalam mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. Tujuan akhir otonomi daerah yaitu untuk meningkatkan daya guna dan hasil guna penyelenggaraan pemerintah terutama dalam hal pelayanan masyarakat dan pelaksanaan pembangunan didaerah.⁵

Sebagaimana halnya dengan pajak pusat, pajak daerah mempunyai peran penting dalam pelaksanaan fungsi Negara atau Pemertintah, baik dalam fungsi mengatur (*regulatory*). Penerimaan (*budgetory*), redistribusi (*redistributive*) dan

¹Nungung Ayu Sofiati, *Keuangan di Era Otonomi Daerah*, (Yogyakarta: Andi (Anggota IKAPI), 2017),h.104

²Isnaini Harahap Dkk, *Hadis-hadis Ekonomi “Mengelola Keuangan Negara”*,(Jakarta: Kencana Prenadamedia Group. 2015), h.230

³Tjip Ismail, *Potret Pajak Daerah di Indonesia*, (Jakarta: Kencana, 2018), h.140 . Pajak daerah memiliki arti berdasarkan Pasal 1 Nomor 28 tahun 2009 adalah kontribusi wajib kepada daerah yang terutang oleh pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan undang-undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

⁴Calunia Mulya Firdausy, *Kebijakan dan Strategi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah dan Pembangunan Nasional*, (Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2018), h. 21

⁵ Idham, *Konsolidasi tanah perkotaan dalam perspektif otonomi daerah*, 2004, h. 176

alokasi sumber daya (*resource allocation*) maupun kombinasi antara keempatnya.⁶

Menurut Masdiasmo salah satu dari fungsi pajak daerah yakni sebagai fungsi anggaran, pajak yang dibayarkan masyarakat berguna untuk pembangunan infrastruktur maupun pembiayaan kegiatan pemerintah.

Kegiatan pembangunan ini dilakukan untuk pengembangan atau perubahan-perubahan kearah keadaan yang lebih baik. Pembangunan terdiri dari pembangunan fisik dan non fisik. Pembangunan fisik memiliki contoh salah satunya dari prasarana perhubungan yaitu: jalan, dan lain sebagainya.

Pembangunan infrastruktur jalan merupakan salah satu pendukung gerak laju dan pertumbuhan ekonomi masyarakat. Sehingga peran infrastruktur jalan sangat penting dalam suatu daerah. Infrastruktur jalan merupakan barang publik yang dinikmati atau diperlukan oleh semua masyarakat. Dikarenakan akses jalan diperlukan untuk melakukan mobilitas dari satu tempat ketempat lain guna kepentingan masyarakat terutama masyarakat daerah.

Jalan menjadi penting keberadaannya karena jalan yang memiliki penerang yang baik dan akses yang mudah dijangkau akan membuat masyarakat menjadi lebih mudah untuk melakukan segala aktivitas perpindahan terutama arus pertukaran ekonomi dari suatu tempat ketempat lain. Sebagaimana pengertian dari infrastruktur sendiri ialah segala sesuatu yang berhubungan dengan fasilitas umum dan menjadi kepentingan bersama yang disediakan oleh pemerintah pusat maupun daerah dan bertujuan untuk menunjang aktivitas ekonomi maupun sosial masyarakat menjadi lebih baik.

Kabupaten Asahan adalah sebuah kabupaten yang terletak di Sumatera Utara Indonesia. Yang mana Kabupaten ini beribu kota di Kisaran dan mempunyai wilayah seluas 3.732,97 km². Ibu kota terdahulu Kabupaten Asahan ialah Tanjung Balai. Kabupaten Asahan memiliki penduduk berjumlah 729.7795 jiwa(2019). Kabupaten Asahan memiliki 25 kecamatan, 27 keluarahan dan 177 desa. Batas-batasan wilayah Kabupaten Asahan antara lain:

⁶Kemenkeu.go.id, 2018, *Pajak Daerah*. Dari http://www.djpk.kemenkeu.go.id/wp-content/uploads/2018/08/pajak_daerah-1.pdf, h. 3-5

1. Utara : Berbatasan dengan Kabupaten Batu Bara
2. Selatan : Berbatasan dengan Kabupaten Labuhan Batu Utara dan Toba Samosir
3. Barat : Berbatasan dengan Kabupaten Si malungun
4. Timur : Berbatasan dengan Selat Malaka⁷

Berkaitan dengan pajak daerah sebagai sumber penerimaan asli daerah sebagaimana yang telah dijelaskan pada bagian awal, berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Asahan. Penerimaan Pajak Daerah mengalami peningkatan pertahunnya.

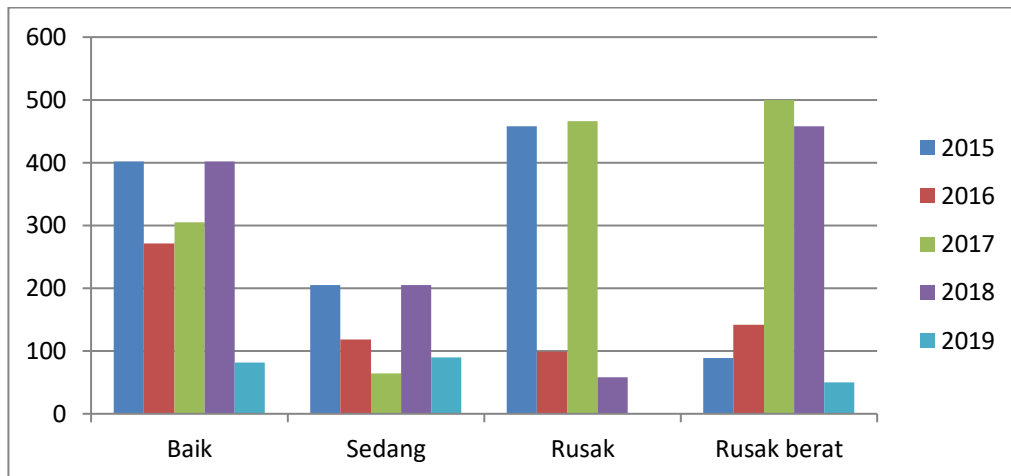
No	Tahun	Penerimaan Pajak Daerah
1	2015	26.286.364.648.44
2	2016	28.606.025.050.83
3	2017	37.930.651.824.80
4	2018	42.852.881.287.00
5	2019	55.100.685.137.80

Sumber: Badan Pusat Statistik

Tahun 2015 senilai 26.286.364.648.44, tahun 2016 naik senilai 28.606.025.050.83. ditahun selanjutnya tahun 2017 naik senilai 37.930.651.824.80 ditahun 2018 naik senilai 42.852.881.287.00. dari tahun 2015 sampai dengan 2018 mengalami kenaikan terus menerus pertahunnya namun ditahun 2019 angka perkembangan Pajak Daerah di Kabupaten Asahan drastis melonjak sangat tinggi yakni senilai 55.100.685.137.80⁸

⁷Penelitian KPJU Unggulan UMKM Provinsi Sumatera Utara Tahun 2018, h. III-235. Dari Bank Indonesia.

⁸Badan Pusat Statistik Kabupaten Asahan ditahun 2015 sampai dengan 2019



Sumber: Kabupaten Asahan Dalam Angka 2018
dan Dinas Bina Marga, Bina Kontruksi Provinsi Sumatera Utara

Gambar 1.1 Panjang Jalan Menurut Kondisi Kabupaten Asahan

Jalan merupakan prasarana pengangkutan yang penting untuk memperlancar dan mendorong kegiatan perekonomian. Makin meningkatnya usaha pembangunan menuntut pula peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari suatu daerah ke daerah lain. Dilihat dari kondisinya, jalan di Kabupaten Asahan pada tahun 2017 mayoritas dalam kondisi yang rusak berat dengan panjang jalan 499,3 km atau sekitar 37,4 persen dari total seluruh jalan yang ada di Kabupaten Asahan. Sedangkan jalan dengan kondisi yang baik hanya sebesar 22,9 persen atau sepanjang 305,5 km.⁹

Untuk update ditahun terdekat dilihat dari beberapa artikel berita yang menyatakan di Kabupaten Asahan contohnya dibeberapa kecamatan yang jalannya masih dikategorikan jalan rusak sampai dengan jalan rusak parah yakni di kecamatan pulau rakyat yang merupakan jalan penghubung antar desa.¹⁰ Kecamatan sei kepayang tengah asahan.¹¹ Kecamatan bandar pulau, Asahan.

⁹Dari Bank Indonesia, op.cit, h. III-242-243

¹⁰Miftahul Jannah Simanjuntak, Warga Kecamatan Pulau Rakyat, Wawancara di Asahan, tanggal 28 November 2019

¹¹Sumutprov.go.id, 2019, *Jalan Rusak di Sei Kepayang Asahan, Pemprov Sumut dan Pemkab Asahan Bersinergi Cari Solusi*. Dari <https://humas.sumutprov.go.id/jalan-rusak-di-sei-kepayang-asahan-pemprov-sumut-dan-pemkab-asahan-bersinergi-cari-solusi/>

Yang mana jalan ini adalah jalan penghubung antara desa bandar pulau pekan kegontong malaha.¹² Dan di Kecamatan Simpang Empat jalan rusak Simpang empat Asahan.¹³ Kerusakan infrastruktur jalan tersebut dapat berimbas negatif terhadap masyarakat pasalnya dapat mengganggu aktivitas masyarakat.

Masyarakat menjadi mandiri apabila didukung dengan infrastruktur jalan yang memadai. Penyediaan infrastruktur jalan yang memadai akan mendukung terciptanya masyarakat yang sejahtera. Tetapi pada kondisi dilapangan bahwa infrastruktur jalan yang disediakan oleh pemerintah Kabupaten Asahan belum optimal. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh penduduk sekitar, saudari Miftahul Jannah yang menyatakan bahwa “Contohnya dikecamatan Pulau rakyat yang jalan desanya itu masih banyak berlubang parah, padahal jalan tersebut adalah jalan penghubung antar desa. Dan jalan tersebut termasuk akses penting yakni untuk beraktivitas apalagi bidang pendidikan karena disekitar jalan tersebut banyak terdapat bangunan sekolah”. Ketersediaan infrastruktur hanya difokuskan kepada pusat-pusat kabupaten atau kota maupun kawasan industri sedangkan kerusakan infrastruktur jalan yang paling banyak berada dijalan penghubung antar desa dan jalur-jalur alternatif.

Dari latar belakang dan fenomena tersebut maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Kontribusi Pajak Daerah bagi Pembangunan Infrastruktur Jalan Kabupaten Asahan”**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan diatas, maka peneliti memfokuskan penelitian pada:

1. Besarnya pendapatan daerah dari pajak daerah belum diiringi dengan peningkatan pembangunan infrastruktur jalan untuk melancarkan laju pertumbuhan ekonomi.

¹²Orbit Digital.com.2019. *Jalan Penghubung Desa Bandar Pulau Pekan ke Gonting Malaha, Kecamatan Bandar Pulau, Asahan Rusak Parah*. Dari <https://orbitdigitaldaily.com/jalan-penghubung-desa-bandar-pulau-pekan-ke-gonting-malaha-rusak-parah/>

¹³Nkripost, 2020, *Selamat Jalan di Jalan Rusak Simpang 4 Asahan Yang Tak Kunjung di Perbaiki*. Dari <https://nkripost.com/selamat-datang-di-jalan-rusak-simpang-4-asahan-yang-tak-kunjung-di-perbaiki/>

2. Kondisi jalan yang didominasi oleh kategori jalan rusak menyebabkan aktivitas sosial ekonomi masyarakat terganggu, terutama bagi masyarakat yang tinggal di daerah yang minim pembangunan jalan seperti di daerah kecamatan Pulau Rakyat, Kecamatan Sei Kepayang Tengah dan jalan penghubung antara desa Bandar Pulau ke Gontong Malaha.
3. Masyarakat belum sejahtera dikarenakan jika infrastruktur jalan memadai akan mendukung masyarakat yang sejahtera.

C. Batasan Masalah

1. Banyak hal yang mencakup tentang pajak daerah, namun peneliti lebih memfokuskan kontribusi pajak daerah tersebut bagi pembangunan infrastruktur jalan. Pembangunan infrastruktur jalan dipilih karena jika jalan dibenahi secara optimal itu akan meningkatkan segala hal dibidangnya termasuk kesejahteraan untuk masyarakat dan laju pertumbuhan ekonomi suatu daerah.
2. Tahun untuk data yang dibutuhkan peneliti menggunakan 10 tahun yakni dari tahun 2010 sampai dengan 2019.

D. Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas, maka peneliti merumuskan masalah yang akan diangkat, sebagai berikut:

1. Berapakah besar Kontribusi Pajak Daerah bagi Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan?
2. Apakah Pajak Daerah berpengaruh terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan?

E. Tujuan Masalah

Adapun tujuan masalah dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui kontribusi pajak daerah bagi pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Asahan.

1. Untuk mengetahui seberapa besar Kontribusi Pajak Daerah bagi Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan.
2. Untuk mengetahui Pajak Daerah mempengaruhi secara signifikan pada Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan.

F. Manfaat Penelitian

Melalui penelitian ini diharapkan menghasilkan sesuatu yang bermanfaat baik bagi peneliti sendiri, bagi masyarakat maupun pihak-pihak yang terkait dengan masalah yang diteliti tersebut. Adapun manfaat dari penelitian ini antara lain:

1. Bagi peneliti, dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memperluas pengetahuan dan wawasan peneliti tentang kontribusi pajak daerah bagi pembangunan.
2. Bagi instansi terkait, sebagai bahan informasi pelengkap atau masukan sekaligus pertimbangan dalam mengambil kebijakan guna meningkatkan pembangunan infrastruktur jalan yang merata disebuah daerah.

BAB II

KAJIAN TEORITIS

A. Kajian Pustaka

1. Kontribusi

a. Pengertian Kontribusi

Didalam kamus bahasa Indonesia, kata kontribusi mempunyai dua arti, pertama adalah *uang iuran (kepada perkumpulan dsb)*, kedua adalah *sumbangan*. Menurut kamus bahasa Inggris, kata kontribusi sama artinya dengan kata *contribute* yaitu *join with others in giving help, money, etc.* Jika masyarakat aktif ikut serta bekerja dalam proses pembangunan maka hal itu disebut partisipasi. Sebaliknya jika masyarakat tidak aktif turut bekerja dalam proses pembangunan, melainkan menyumbangkan sesuatu untuk kelancaran proses itu, maka hal itu disebut kontribusi. Jadi pengertian kontribusi terbatas pada memberikan bantuan tenaga, barang, atau uang, tanpa diikuti dalam proses perencanaan, pelaksanaan, pelestarian dan pengembangan hasil pembangunan yang dicapai.¹

Sedangkan menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia diartikan “Sebagai uang iuran pada perkumpulan sumbangan. Yang mana bisa dikatakan kontribusi merupakan sumbangan, songkongan atau dukungan terhadap suatu kegiatan.”²

2. Pajak Daerah

a. Pengertian Pajak

Defini atau pengertian pajak menurut Prof. Dr. Rocmat Soemitro (dalam Mardiasmo) mengatakan bahwa: “Pajak adalah iuran rakyat kepada kas negara berdasarkan Undang-undang (yang dapat dipaksakan) dengan tiada mendapat jasa

¹Lukman Surya dan Nur Kholik, *Manifesto Modernisasi Pendidikan Islam Ulasan Pemikiran Soekarno*, (Tasikmala: Esu Publisher, 2020), h. 16-17

²Winda Rufiana Dewi, dkk, *Kontribusi Pajak Hotel dan Pajak Reklame dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (Studi Pada Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang)*, Jurnal Perajakan Administrasi Bisnis, Vol. 1- No 1, 2016, h. 2

timbang (kontraprestasi) yang langsung dapat ditunjukkan dan digunakan untuk membayar pengeluaran umum.³

Sedangkan pengertian pajak menurut Abut menyatakan bahwa “Pajak merupakan iuran kepada negara, yang dipaksakan dan terutang oleh wajib membayarkan menurut peraturan, dengan tidak mendapat prestasi kembali yang langsung dapat ditunjuk dan yang gunanya adalah untuk membiayai pengeluaran umum berhubungan dengan tugas negara untuk menyelenggarakan pemerintahan.”⁴

Dari beberapa pengertian pajak tersebut dapat disimpulkan bahwa pajak merupakan iuran wajib dari rakyat kepada negara sebagai wujud peranserta dalam pembangunan, yang pengenaannya didasarkan pada Undang-undang dan tidak mendapat imbalan secara langsung, serta dapat dipaksakan kepada mereka yang melanggarnya.

Pajak didefinisikan sebagai iuran tidak mendapat jasa timbul (*kontraprestasi*) yang langsung dapat ditunjukkan dan digunakan untuk membayar pengeluaran-pengeluaran umum.

Dari definisi tersebut, dapat diuraikan beberapa unsur pajak antara lain:

- 1) Pajak merupakan iuran dari rakyat kepada negara. Yang berhak memungut pajak adalah negara, baik melalui pemerintahan pusat maupun pemerintahan daerah. Iuran dibayarkan beberapa uang bukan barang.
- 2) Pajak dipungut berdasarkan Undang-undang. Sifat pemungutan pajak adalah dipaksakan berdasarkan kewenangan yang diatur oleh Undang-undang beserta aturan pelaksanaannya.
- 3) Tidak ada kontraprestasi secara langsung oleh pemerintah dalam pembayaran pajak
- 4) Digunakan untuk membiayai pengeluaran negara.

Dari penjelasan tersebut, tampak bahwa pajak memiliki peranan penting dalam penerimaan negara. Sesungguhnya fungsi pajak sebagai salah satu sumber penerimaan negara (*fungsi budgetair*) bukan merupakan satu-satunya fungsi dari

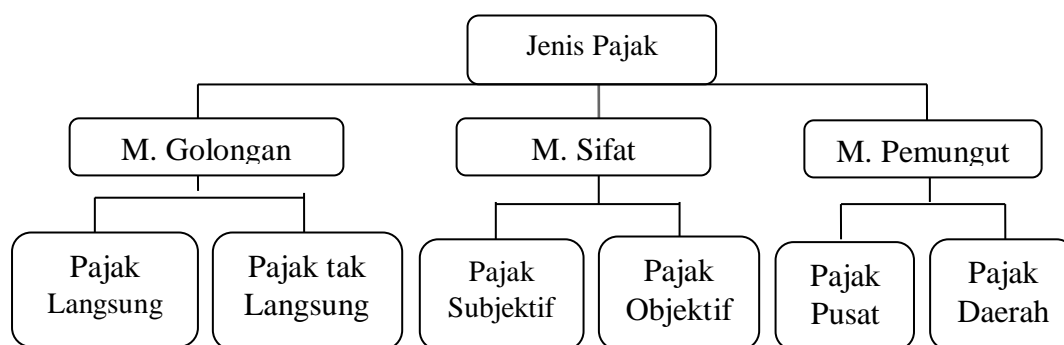
³Juli Ratnawati, *Dasar-dasar Perpajakan*, (Yogyakarta: CV Budi Utama, 2015), h. 1

⁴Web Pajak Daerah, h. 3

pajak. Masih ada satu lagi fungsi dari pajak yang tidak kalah pentingnya dari fungsi *budgetair* yaitu fungsi mengatur (*regulair*). dalam fungsi mengatur, pajak berfungsi sebagai alat untuk mengatur atau melakukan kebijakan negara dibidang sosial dan ekonomi. Misalnya, adanya lapisan tarif pajak penghasilan dimana tarif yang tinggi dikarenakan unuk penghasilan yang tinggi, pajak yang tinggi untuk minuman keras dengan maksud mengurangi konsumsi minuman keras, tarif pajak tinggi dikarenakan barang mewah untuk mengurangu gaya hidup kondumtif, tarif pajak ekspor sebesar 0% untuk mendorong ekspor.

a) Pengelompokan pajak

Di Indonesia jenis-jenis pajak dikelompokkan menurut golongan, sifat, dan lembaga pemungutnya. Pengelompokan jenis-jenis pajak sebagai berikut:



Gambar 2.1 Pengelompokan jenis-jenis pajak

(1) Jenis pajak menurut golongannya

(a) Pajak langsung

Pajak yang pembebananya tidak dapat dilimpahkan kepada pihak lain, tetapi harus menjadi beban langsung Wajib pajak yang bersangkutan. Contohnya, Pajak Penghasilan (PPh) merupakan pajak langsung karena pengenaan pajaknya adalah langsung kepada Wajib Pajak yang menerima penghasilan, tidak dapat dilimphakna kepada Wajib Pajak lain.

(b) Pajak tak langsung

Pajak yang pembebanannya tidak dilimpahkan kepada pihak lain. Contohnya, Pajak Pertambahan Nilai (PPN) merupakan pajak tak langsung karena yang menjadi Wajib Pajak Pertambahan Nilai (PPN) seharusnya adalah penjualnya. Dalam hal ini, penjual adalah yang mengakibatkan adanya pertambahan nilai, tetapi pengenaan Pajak Pertambahan Nilai dapat digeser kepada pembeli (pihak lain).

(2) Jenis pajak menurut sifatnya

(a) Pajak subjektif

Pajak didasarkan atas keadaan subjeknya, memperhatikan keadaan diri Wajib Pajak yang selanjutnya dicari syarat objektifnya (memperhatikan keadaan Wajib Pajak). Contohnya, Pajak Penghasilan (PPH) adalah pajak subjektif karena pengenaan PPh memperhatikan keadaan diri Wajib Pajak yang menerima penghasilan.

(b) Pajak objektif

Pajak yang terpengkal oleh objeknya, tanpa memperhatikan diri Wajib Pajak. Contohnya, Pajak Pertambahan Nilai (PPN), serta Pajak Bumi dan Bangunan (PBB). PPN merupakan peningkatkan nilai dari suatu barang, bukan penjual yang meningkatkan nilai barang. PBB dikarenakan terhadap keadaan dari tanah dan bangunan, bukan dari keadaan pemilikinya.

(3) Jenis pajak menurut lembaga pemungutnya

(a) Pajak pusat (negara)

Pajak pusat adalah pajak yang dipungut oleh pemerintah pusat dan digunakan untuk membiayai pengeluaran negara. Contohnya, Pajak Penghasilan (PPH), Pajak Pertambahan Nilai (PPN), Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBM), bea materai, Pajak Bumi dan Bangunan (PBB), serta Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan (BPHTB).

(b) Pajak daerah

Pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah dan digunakan untuk membiayai pengeluaran daerah. Pajak daerah diatur dalam PP No. 18 Tahun 1997 sebagaimana diubah dengan PP No. 34 Tahun 2000. Pajak daerah dibedakan menjadi dua:

(c) Pajak provinsi

Contohnya, Pajak Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di Atas Air, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di Atas Air, Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor, serta Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan.

(d) Pajak kabupaten/kota

Contohnya, Pajak Hotel, Pajak Restoran, Pajak Hiburan, Pajak Reklame dan Pajak Penerangan Jalan.⁵

b. Pengertian Pajak Daerah

Pendapatan Asli Daerah terdiri dari Pajak Daerah dan lainnya, keuntungan perusahaan milik daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah dan lain-lain pendapatan asli daerah.⁶ Berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 28 tahun 2009 Tentang perubahan atas Undang-undang Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2000 Tentang Pajak dan Retribusi Daerah, Pajak daerah adalah: “Turan wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan pembangunan daerah.”⁷

Pengertian Pajak Daerah menurut Raharjo bahwa “Pajak daerah yaitu kewajiban penduduk masyarakat sebagian dari kekayaan menyerah sebagai dari

⁵Supramono, *Perpajakan Indonesia-Mekanisme dan Perhitungan*, (Yogyakarta: CV Andi Offset, 2010), h. 5-6

⁶Achmad Sani Alhusain, dkk, *Kebijakan dan Strategi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah dalam Pembangunan Nasional*, (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2017), h. 28

⁷Soemarso, *Perpajakan Pendekatan Komprehensif*, (Salemba Empath), h. 626

kekayaan kepada daerah disebabkan suatu keadaan, kejadian atau perbuatan yang memberikan kedudukan tertentu, tetapi bukan sebagai suatu sanksi atau hukum.”

Menurut Davery mengemukakan bahwa pajak daerah dapat diartikan sebagai:

- a) Pajak yang dipungut oleh Pemerintah Daerah dengan pengaturan dari daerah sendiri
- b) Pajak yang dipungut berdasarkan peraturan nasional tetapi penerapan tarifnya dilakukan oleh pemerintahan daerah
- c) Pajak yang ditetapkan dan atau dipungut oleh Pemerintahan Daerah
- d) Pajak yang dipungut dan diadministrasikan oleh Pemerintahan Pusat tetapi hasil pemungutannya diberikan kepada, dibagikan hasil dengan atau dibebani pemungutan tambahan oleh Pemerintah Daerah

Menurut Soekarno pajak daerah adalah pajak asli daerah maupun pajak negara yang diserahkan kepada daerah, yang pemungutannya diselenggarakan oleh daerah didalam wilayah kekuasaannya yang gunanya untuk membiayai pengeluaran daerah sehubungan dengan tugas dan kewajibannya untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri dalam ikatan Negara Kesatuan Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Sedangkan menurut Boediono pengertian pajak daerah yaitu sebagai hasil tinjauan dari segi siapakah yang berwenang memungut pajak. Dalam hal yang memungut pajak adalah pemerintahan pusat, jenis-jenis pajak dimaksud digolongkan sebagai pajak negara yang juga disebut pajak pusat. Sebaliknya jenis-jenis pajak yang pemungutannya merupakan hak pemerintah daerah disebut pajak daerah.⁸

Dari berbagai pendapat para ahli, dapat dinyatakan bahwa pajak daerah merupakan iuran wajib daerah berdigat memaksa berdasarkan Undang-undang tanpa imbalan langsung yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan, pembangunan dan keperluan daerah untuk kemakmuran rakyat. Dengan kata lain pajak daerah merupakan kontribusi peraturan pemerintahan daerah yang hasilnya

⁸Damas Dwi Anggoro, *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*, (Malang: UB Press, 2017), h. 45-46

digunakan untuk membiayai pengeluaran daerah guna melaksanakan pembangunan, penyelenggaraan daerah untuk pelayanan masyarakat.⁹

Pajak yang dipungut harus berdasarkan undang-undang untuk mencerminkan keadilan pembayaran pajak, baik bagi pemungutan pajak maupun bagi wajib pajak. Dengan undang-undang tersebut pemerintah pusat dan daerah akan memungut pajak sesuai dengan peraturan yang ada dan tidak semena-mena. Demikian pula dengan wajib pajak, mereka akan menjalankan hak dan kewajiban perpajakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Adapun beberapa ketentuan pajak yang ditetapkan dalam peraturan daerah yaitu sebagai berikut:

- a) Pajak yang dikenakan kepada masyarakat kepada masyarakat ditetapkan dalam peraturan daerah
- b) Peraturan daerah tentang pajak tidak boleh berlaku surut
- c) Peraturan daerah tersebut sekurang-kurangnya mengatur mengenai:
 - (1) Nama, objek dan subjek pajak
 - (2) Dasar pengenaan, tarif dan cara perhitungan pajak
 - (3) Wilayah pemungutan
 - (4) Masa pajak
 - (5) Penetapan pajak
 - (6) Tata cara pembayaran dan penagihan pajak
 - (7) Kadaluwarsa penagihan pajak
 - (8) Sanksi administrasi
 - (9) Tanggal mulai berlakunya pajak
- d) Selain mengatur ketentuan tersebut, peraturan daerah tentang pajak dapat mengatur ketentuan mengenai beberapa hal sebagai berikut:
 - (1) Pemberian, pengurangan, keringanan dan pembebasan dalam hal-hal tertentu atas pokok pajak dan sanksinya
 - (2) Tata cara penghapusan piutang pajak yang kadaluwarsa
 - (3) Asa timbal balik

⁹Achmad Sani Alhusain, dkk, *Kebijakan dan Strategi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah dalam Pembangunan Nasional*, (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2017), h. 11

- e) Sebelum ditetapkan, peraturan daerah harus disosialisasikan terlebih dahulu kepada masyarakat
- f) Ketentuan mengenai tata cara dan mekanisme pelaksanaan sosialisasi peraturan daerah ditetapkan oleh kepala daerah
- g) Pengawasan terhadap peraturan daerah dilakukan oleh pemerintah dengan ketentuan sebagai berikut:
 - (1) Dalam rangka pengawasan, peraturan daerah disampaikan kepada pemerintah paling lama 15 hari setelah ditetapkan
 - (2) Jika peraturan daerah bertentangan dengan kepentingan umum atau perundang-undangan yang lebih tinggi, maka pemerintah dapat membatalkan peraturan daerah tersebut
 - (3) Pembatalan terhadap peraturan daerah dilakukan oleh pemerintah, paling lama 1 bulan sejak diterimanya peraturan daerah

c. Ciri-ciri pajak daerah

Adapun ciri-ciri pajak daerah yaitu sebagai berikut:

- a) Pajak daerah dapat berasal dari pajak asli daerah atau pajak pusat yang diserahkan kepada daerah sebagai pajak daerah
- b) Pajak daerah hanya dipungut diwilayah administrasi yang dikuasainya
- c) Pajak daerah digunakan untuk membiayai urusan daerah atau untuk membiayai pengeluaran daerah
- d) Dipungut berdasarkan Peraturan Daerah (PERDA) sehingga dapat dipaksakan subjek pajaknya.¹⁰

d. Jenis-jenis pajak daerah

Menurut Undang-undang pemerintah pusat dan pemerintah daerah dinyatakan bahwa tarif maksimum untuk masing-masing pajak daerah sebagai berikut:

¹⁰Waluyo, *Perpajakan Indonesia*, (Jakarta: Salemba Empat, 2017), h. 3

Tabel 2.1 Tarif Maksimum Pajak di Indonesia

No	Jenis Pajak	Tarif Pajak %
1	Pajak kendaraan bermotor	5
2	Pajak balik nama kendaraan bermotor	10
3	Pajak bahan bakar kendaraan bermotor	5
4	Pajak hotel dan restoran	10
5	Pajak hiburan	35
6	Pajak reklame	25
7	Pajak penerangan jalan	10
8	Pajak pengalihan dan pengolahan bahan galian golongan C	20
9	Pajak pemanfaatan air bawah tanah dan air permukaan	20

Sumber: (Suparmoko,2002:61)

Dalam Undang-undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang pajak daerah dan retribusi daerah yang dipungut berdasarkan penetapan kepala daerah atau dibayar oleh wajib pajak. Jenis pajak daerah yang dipungut oleh Pemerintah Daerah baik Provinsi maupun Kabupaten/Kota adalah sebagai berikut:

a) Pajak Provinsi, meliputi:

- (1) Pajak kendaraan bermotor
- (2) Bea balik nama kendaraan bermotor
- (3) Pajak bahan bakar kendaraan bermotor
- (4) Pajak air permukaan

b) Pajak Kabupaten/kota sebagai berikut:

(1) Pajak hotel dan restoran

Pajak hotel dan restoran merupakan pajak atas pelayanan hotel dan restoran, objek pajak hotel dan restoran adalah pelayanan yang disediakan pada hotel dan restoran termasuk dalam pajak objek hotel dan restoran adalah:

(a) Fasilitas penginapan atau fasilitas tinggal jangka pendek

- (b) Pelayanan penunjang sebagai kelengkapan fasilitas penginapan atau tinggal jangka pendek yang memberikan kemudahan dan kenyamanan
- (c) Fasilitas olahraga dan hiburan yang disediakan khusus untuk tamu hotel
- (d) Jasa sewaan maupun untuk kegiatan acara atau pertemuan hotel
- (e) Penjualan makanan dan minuman ditempat yang disukai dengan fasilitas penyantapan

Subjek pajak hotel dan restoran merupakan orang pribadi atau badan yang melakukan pembayaran atau pelayanan hotel dan restoran, sedangkan wajib pajak hotel dan restoran adalah orang atau badan yang mengusahakan hotel dan restoran. Dasar pajak hotel dan restoran adalah jumlah pembayaran tamu kepada hotel atau restoran akan tetapi pajak hotel dan restoran paling tinggi adalah 10% dan nilai-nilai pembayaran tersebut.

(2) Pajak hiburan

Pajak hiburan adalah pajak atas penyelenggaraan hiburan yang menunjukkan adanya pertunjukan, permainan dan keramaian yang ditandai atau dinikmati oleh setiap orang dengan dipungut bayaran, tidak termasuk penggunaan fasilitas untuk berolahraga. Sedangkan penjelasan tentang objek pajak adalah penyelenggaraan hiburan dan subjek pajak adalah orang pribadi atau badan yang mentap atau menikmati hiburan, sedangkan untuk pengenaan tarif pajak hiburan ditetapkan paling tinggi sebesar 35% dari jumlah nilai pembayaran (dasar pajak).

(3) Pajak reklame

Sebagian besar pemerintah daerah tingkat II (sekarang kabupaten/kota) menarik pajak atas tanda papan reklame didaerahnya. Tarif pajaknya sangat rumit antara lain berdasarkan ukuran reklame dan jangka waktu pemasangan, serta harus ditinjau secara teratur agar sejalan dengan inflasi hasil dan laju pertumbuhan hasil yang cukup tinggi. Pajak reklame tidak menimbulkan masalah keadilan atau efisiensi ekonomi dan mudah

dilaksanakan. Pajak ini cocok untuk sumber penerimaan daerah, karena tempat objek pajak dapat mudah diketahui. Kemusian sebagai dasar pengenaan untuk pajak reklame adalah dihitung dari seberapa besar nilai sewa reklame dan pajak reklame paling tinggi sebesar 25% dari dasar pajak.

(4) Pajak penerangan jalan

Pajak ini dipungut oleh pemerintah daerah oleh Perusahaan Listrik Negara (PLN) dalam bentuk rekening yang dibayar oleh pemerintah daerah. Dasar pajak penerangan jalan ini merupakan nilai jual tenaga listrik yang berasal dari PLN dengan pembayaran nilai jual tenaga listrik adalah besarnya tagihan biaya penggunaan listrik, dalam hal ini tenaga listrik tidak berasal dari PLN dan tidak ada pungutan bayaran ataupun nilai jual tenaga listrik yang dihitung berdasarkan kapasitas yang tersedia, penggunaan listrik atau hak siaran penggunaan listrik serta harga satuan listrik yang berlaku pada wilayah yang bersangkutan. Sedangkan untuk pengenaan tarif pajak penerangan jalan paling tinggi adalah 10% yang ditetapkan oleh pemerintah daerah.

(5) Pajak pengambilan dan pengelolaan bahan galian golongan C

Pajak ini merupakan proses yang digolongkan sebagai kegiatan industri yang pelaku perpajakannya berbeda dengan sumber daya alam. Perubahan lainnya adalah kewenangan pemungutan pajak pemanfaatan air bawah tanah dan air permukaan yang berpindah dari daerah Tingkat II ke Daerah provinsi. Perubahan ini selain menyesuaikan terminologi pemerintah seperti diatur dalam UU No. 22 Tahun 1999. Juga mewedahi pertimbangan teknis bahwa cekungan air bawah tanah pada umumnya berdimensi laterallints batas administratif. Demikian juga halnya dengan air permukaan, seperti sungai yang meintasi batas-batas administrasi.

Besar kecilnya penerimaan pajak sangat ditentukan oleh pendapatan perkapita, jumlah penduduk dan kebijakan pemerintah baik pusat maupun daerah. Jadi pendapat perkapita dan jumlah penduduk berpengaruh terhadap penerimaan masing-masing jenis pajak daerah tersebut.

Prinsip keadilan dalam hal perpajakan daerah mempunyai tiga dimensi. Pertama, pemerataan secara vertikal hubungan dalam pembebanan pajak atas tingkat pendapatan yang berbeda-beda. Secara umum, pajak itu baik jika pajak tersebut “prograsif” yakni persentase pendapatan seseorang yang dibayarkan untuk pajak bertambah sesuai dengan tingkat pendapatannya. Pembebanan masih dapat diterima jika dikenakan secara proporsional yaitu jika persentase pendapatan yang dibayarkan untuk pajak sama untuk semua tingkat pendapatan.

Dimensi kedua, dari keadilan adalah keadilan horizontal hubungan pembebanan pajak dengan sumber pendapatan. Seseorang yang menerima gaji seharusnya tidak membayar pajak lebih besar daripada seseorang dengan pendapatan yang sama dari bisnis atau pertanian, seseorang petani yang megusahakan tanaman ekspornya seharusnya tidak membayar lebih besar daripada petani dengan pendapatan sama dibidang tanamana pangan. Dimensi ketiga, keadilan secara geografis. Pembebanan pajak harus adil antara penduduk diberbagai daerah. Orang seharusnya tidak dibebani pajak lebih berat hanya karena mereka tinggal disuatu daerah tertentu.

e. Fungsi Pajak Daerah

Sebagaimana halnya dengan pajak pusat, pajak daerah mempunyai peran penting dalam pelaksanaan fungsi negara/pemertintah, baik dalam fungsi mengatur (regulatory). Penerimaan (budgetory), redistribusi (redistributive) dan alokasi sumber daya (resource allocation) maupun kombinasi antara keempatnya. Pada umumnya fungsi pajak daerah lebih diarahkan untuk alokasi sumber daya dalam rangka penyediaan pelayanan kepada masyarakat, disamping fungsi regulasi untuk pengendalian. Sesuai hal tersebut fungsi pajak daerah lebih dapat dibedakan menjadi 2 (dua) fungsi utama yaitu fungsi budgetory dan fungsi regulatory:

1) Fungsi penerimaan (Budgetair)

Fungsi yang paling utama dari pajak daerah adalah untuk mengisi kas daerah. Fungsi ini disebut fungsi budgetair yang secara sederhana dapat diartikan

sebagai alat pemerintah daerah untuk menghimpun dana dari masyarakat untuk berbagai kepentingan pembiayaan pemasukan yang sebesar-besarnya dengan pengeluaran yang sekecil-kecilnya dari uatu penyelenggaraan pemungutan pajak daerah.

2) Fungsi pengaturan (regulerend)

Fungsi lain dari pajak daerah adalah untuk mengatur atau regulerend. Dalam hal ini pajak daerah dapat digunakan oleh pemerintah daerah sebagai instrumen untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu. Dalam hal ini, pemungutan pajak daerah ditujukan untuk meningkatkan pendapatan daerah. Terlebih-lebih diera otonomi daerah, dimana kebutuhan dana untuk melaksnaakan tugas-tugas pemerintahan dan pembangunan daerah cukup besar, sementara sumber-sumber pendanaan yang tersedia sangat terbatas. Daerah dipacu untuk secara kreatif menciptakan sumber-sumber pendapatan daerah yang dapat mendukung pembiayaan pengeluaran daerah. Fungsi pengaturan dari pajak daerah dapat dilakukan dengan mengenakan pajak daerah yang tinggi terhadap kegiatan masyarakat yang kurang dibutuhkan. Sebaliknya, untuk kegiatan prioritas yang memberikan dampak positif bagi pengembangan ekonomi masyarakat dikenakan pajak daerah yang rendah.

Dalam berbagai literatur dan peraturan perundnag-undangan, peningkatan, pendapatan asli daerah (yang didalamnya termasuk pajak daerah) seolah-olah terkait secara langsung dengan kinerja pemerintah daerah. Peningkatan pendapatan asli daerah kadangkala digunakakan sebagai indikatr keberhasilan daerah. Hal ini mendorong pemerintah daerah berusaha menciptakan berbagai jenis pajak daerah berdasarkan pemahaman pemerintahan daerah daerah dapat meningkatkan pendapatan asli daerah tanpa mempertimbangkan dampak dari pengenaan pajak tersebut bagi masyarakat dan bagi kelangsungan kegiatan ekonomi didaerahnya.¹¹

¹¹Web Pajak Daerah, h. 3-5

Sedangkan fungsi pajak daerah menurut Mardiasmo dibagi 2 yaitu:

- a) Fungsi anggaran
 - 1) Anggaran berfungsi sebagai alat perencanaan yang antara lain digunakan untuk:
 - (a) Merumuskan tujuan serta sasaran kebijakan sesuai dengan visi dan misi yang ditetapkan.
 - (b) Merencanakan berbagai program dan kegiatan untuk mencapai tujuan organisasi serata merencanakan alternatif sumber pembiayaannya.
 - (c) Mengalokasikan sumber-sumber ekonomi pada berbagai program dan kegiatan yang telah disusun.
 - (d) Menentukan indikator kinerja dan tingkat pencapaian strategis.¹²
 - 2) Anggaran berfungsi sebagai alat pengendalian yang digunakan antara lain untuk:
 - (a) Mengendalikan efisiensi pengeluaran
 - (b) Membatasi kekuasaan dan kewenangan Pemda
 - (c) Mencegah adanya over lapping, understanding, dan salah sasaran (*misappropriating*) dalam pengalokasian anggaran pada bidang lain yang merupakan prioritas
 - (d) Memonitor kondisi keuangan dan pelaksanaan operasional program atau kegiatan pemerintah.
 - 3) Anggaran sebagai alat kebijakan fiskal digunakan untuk menstabilkan ekonomi dan mendorong pertumbuhan ekonomi melalui pemberian fasilitas, dorongan dan koordinasi kegiatan ekonomi masyarakat sehingga mempercepat pertumbuhan ekonomi.
 - 4) Anggaran sebagai alat politik digunakan untuk memutuskan prioritas-prioritas tersebut. Anggaran kesepakatan legislatif atau penggunaan dana publik untuk kepentingan tertentu. Atau anggaran bukan sekedar masalah teknis akan tetapi lebih ke alat politik.

¹²Fadillah Amin, *Penganggaran di Pemerintah Daerah dalam Perspektif Teoritis, Normatif dan Empiris*, (Malang: UB Press, 2019), h. 84

- 5) Anggaran sebagai koordinasi antarunit kerja dalam organisasi Pemda yang terlibat dalam proses penyusunan anggaran. Anggaran yang disusun dengan baik akan mampu mendeteksi terjadinya inkonsistensi suatu unit kerja dalam pencapaian tujuan organisasi. Di samping itu, anggaran publik berfungsi sebagai alat berkomunikasi antarunit kerja.
- 6) Anggaran sebagai alat evaluasi kinerja. Anggaran pada dasarnya merupakan wujud komitmen Pemda kepada pemberi wewenang (masyarakat) untuk melaksanakan kegiatan pemerintahan dalam pelayanan masyarakat. Kinerja Pemda akan dinilai berdasarkan target anggaran yang dapat direalisasikan.¹³
- 7) Anggaran berfungsi sebagai alat untuk memotivasi manajemen Pemda agar berkerja secara ekonomis, efektif, dan efisien dalam mencapai target kinerja. Agar dapat memotivasi pegawai, anggaran hendaknya bersifat *challenging but attainable atau demanding but achievable*. Maksudnya target kinerja hendaknya ditetapkan dalam batas rasional yang dapat dicapai (tidak terlalu tinggi dan tidak terlalu rendah).¹⁴

b) Fungsi mengatur

Dalam fungsi pajak daerah yaitu sebagai fungsi anggaran yang dimana pajak yang dibayarkan masyarakat berguna untuk pembangunan infrastruktur maupun pembiayaan kegiatan pemerintah. Contoh di daerah Kab Sidoarjo yang salah satu alokasi pajak daerah digunakan ke pembangunan infrastruktur jalan dan peningkatan infrastruktur merupakan instrumen penting guna untuk meningkatkan daya saing daerah dan dalam rangka mempertahankan dan meningkatkan iklim investasi yang lebih kondusif.¹⁵

¹³*Ibid*, h. 85

¹⁴*Ibid*, h. 86

¹⁵Ekil Amas Setiami, *Kontribusi Pajak Daerah bagi Pembangunan Infrastruktur Jalan (Studi pada Dinas Pendapatan, Pengelolaan Keuangan dan Aset Kabupaten Sidoarjo dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Sidoarjo*, Jurnal Administrasi Publik

3. Pembangunan Infrastruktur Jalan

a. Pengertian Pembangunan

Menurut Syamsi Yuswar Zainul Basri & Mulyadi Subri pembangunan adalah proses perubahan sistem yang di rencanakan kearah perbaikan yang orientasinya pada modernis pembangunan dan kemajuan sosial ekonomis. Pembangunan merupakan suatu proses pembaharuan yang berkelanjutan dan terus menerus dari suatu keadaan tertentu kepada suatu keadaan yang dianggap lebih baik.¹⁶

Siagian memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai “Suatu usaha atau rangkaian usaha dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (nation building). Sedangkan Ginanjar Kartasmita memberikan pengertian yang lebih sederhana yaitu sebagai “suatu proses perubahan kearah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana.”

Pembangunan terdiri dari pembangunan fisik dan non fisik. Pembangunan fisik adalah pembangunan yang dapat di rasakan langsung oleh masyarakat atau pembangunan yang tampak oleh mata pembangunan fisik misalnya berupa Infrastruktur, bangunan, fasilitas umum. Sedangkan pembangunan non fisik adalah jenis pembangunan yang tercipta oleh dorongan masyarakat setempat dan memiliki jangka waktu yang lama contoh dari pembangunan non fisik adalah berupa peningkatan perekonomian rakyat desa, peningkatan kesehatan masyarakat.

Sedangkan menurut Saul M. Katz dalam Yuwono pembangunan sebagai perubahan sosial yang berasal dari suatu keadaan tertentu keadaan yang dipandang lebih bernilai. Maka untuk mencapai pembangunan nasional yang berkeadilan itu, berbagai usaha telah dilakukan pemerintah. Pembangunan yang telah direncanakan selama ini dapat berjalan sesuai dengan bersama apabila mendapat tanggapan yang positif dari masyarakat, seperti yang dikemukakan oleh

¹⁶Norman, dkk. *Perbandingan Pembangunan Desa Karya Jaya dan Pembangunan Desa Tani Bakti Kecamatan Samboja Kabupaten Kutai Katanegara*, Jurnal Ilmu Pemerintah, Vol. 5 No 3, 2017

Gran dalam Yumono Bahwa peningkatan kesejahteraan manusia menjadi fokus sentral dari Pembangunan dimana pembangunan masyarakat yang menentukan tujuan sumber-sumber pengawasan dan mengarahkan proses-proses pelaksanaan pembangunan.

Contoh dari pembangunan fisik adalah:

- 1) Prasarana perhubungan yaitu: jalan, jembatan dll.
- 2) Prasarana pemasaran yaitu: gedung, pasar.
- 3) Prasarana sosial yaitu: gedung sekolah, rumah-rumah ibadah

Pembangunan non fisik adalah pembangunan yang tidak terwujud namun dapat di rasakan manfaatnya oleh masyarakat. Pembangunan ini sering di sebut pembangunan masyarakat, yang berupa :

- 1) Pembangunan bidang keagamaan
- 2) Pembangunan bidang kesehatan dan keluarga berencana
- 3) Pembangunan bidang keamanan dan ketertiban
- 4) Pelayanan terhadap urusan masyarakat seperti pembuatan KTP, pembuatan kartu keluarga, pembuatan surat kelahiran
- 5) Pembuatan surat keterangan berdomisili.¹⁷

Dalam kamus bahasa Indonesia, infrastruktur dapat diartikan sebagai sarana dan prasarana umum. Sarana secara umum dikenal juga sebagai fasilitas publik, seperti jalan, listrik, jembatan, rumah sakit, pelabuhan.

Canning dan Pedroni menyatakan bahwa infrastuktur memiliki sifat eksternalitas. Berbagai infrastuktur seperti jalan, pendidikan, kesehatan, dsb memiliki eksternalitas positif. Memberikan dukungan bahwa fasilitas yang diberikan oleh berbagai infrastuktur merupakan eksternalitas positif dan dapat meningkatkan produktivitas semua input dalam proses produksi.¹⁸

Infrastruktur sering dianggap sebatas pembangunan fisik. Padahal pengertian infrastruktur lebih luas dari sekedar *buiding*. Infrastruktur merupakan semua fasilitas terdiri dari fisik maupun nonfisik (sosial) yang dibangun pemerintah.

¹⁷Repository, Uin-suska.ac.id, 2011, h. 12-14

¹⁸Laporan Akhir Penyusunan Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pembangunan Ekonomi DIY, 2016, h. II-1

Infrastruktur fisik dapat berupa sarana transportasi, air bersih, irigasi, pengolahan limbah, pelisrikan, telekomunikasi, dan lainnya. Sedangkan infrastruktur nonfisik yang menjadi kebutuhan dasar setiap orang seperti sekolah dan rumah sakit. Pengambilan kebijakan pembangunan infrastruktur sebaiknya memperhatikan keseimbangan pembangunan dan perkembangan fisik-nonfisik.¹⁹

b. Pengertian Pembangunan Ekonomi Islam

Pembangunan ekonomi merupakan istilah yang digunakan dengan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan ekonomi dan kemajuan ekonomi. Onsep Islam dalam pembangunan ekonomi lebih luas dari konsep pembangunan ekonomi konvensional walaupun dasar pembangunan ekonomi Islam adalah multidimensional. Pembangunan ekonomi Islam bukan hanya pembanguana material, tetapi segi spiritual san moral sangat berperan, pembangunan moral dan spiritual harus terintegrasi dengan pembangunan ekonomi.

Di dalam Alqur'an Allah menerangkan tentang pembangunan adalah mengenai bagaimana kita membangun desa dalam hal tolong menolong, yang sangat dianjurkan dalam Islam. karena dengan tolong menolong maka pekerjaan yang sangat sulit akan dapat terlaksanakan dengan baik dan dapat dikerjakan dengan mudah. Sebagaimana ditegaskan dalam Alqur'an mengenai tolong menolong dalam Surat al-maidah ayat 2:

وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالتَّقْوَىٰ وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ وَاتَّقُوا
اللَّهَ إِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ

“. . . .Bergotong royonglah dalam berbuat kebaikan dan takwa, dan janganlah bergotong royong dalam berbuat dosa dan perusuhan”

c. Tujuan Membangun Infrastruktur

Tujuan membangun infrastruktur yang utama adalah menciptakan kesejahteraan dan meningkatkan akses pelayanan untuk semua kalangan

¹⁹Ibid, h. II-2

masyarakat Indonesia. Tujuan pembangunan infrastruktur khusus di desa yang berbasis masyarakat adalah mewujudkan peningkatkan akses masyarakat miskin, hampir miskin, dan kaum perempuan, termasuk kaum minoritas terhadap pelayanan infrastruktur dasar di desa; meningkatkan peran serta masyarakat dalam membangun kesadaran dan kemandirian masyarakat dalam mengatasi permasalahan dan penyediaan infrastruktur pedesaan.

Meningkatkan peran aktif seluruh masyarakat desa, dalam proses pengambilan keputusan dan pengelolaan pembangunan di desa, meningkatkan kapasitas kelembagaan masyarakat desa yang kuat, mengakar, representatif, akuntabel dan terpercaya; meningkatkan sinergi masyarakat desa, pemerintah desa, kecamatan, pemerintah kabupaten, swasta, lembaga swadaya masyarakat, organisasi masyarakat, dan kelompok peduli lainnya, untuk mengefektifkan upaya-upaya pemberdayaan masyarakat desa.

d. Tujuan-tujuan Pembangunan Syariah

1) Falah

Secara literal falah adalah kemuliaan dan kemenangan, yaitu kemuliaan dan kemenangan dalam hidup. Menurut islam falah dapat dimaknai sebagai keberuntungan di dunia dan di akhirat. Kesejahteraan ini meliputi kepuasan fisik sebab kedamaian mental dan kebahagiaan hanya dapat dicapai melalui realisasi yang seimbang antara kebutuhan materi dan rohani dari personalitas manusia. Karena itu, memaksimalkan output total semata-mata tidak dapat menjadi tujuan dari sebuah masyarakat muslim. Memaksimalkan output, harus dibarengi dengan menjamin usaha-usaha yang ditunjukkan kepada kesehatan rohani yang terletak pada batin manusia, keadilan serta permainan yang fair pada semua peringkat interaksi manusia. Hanya pembangunan yang seperti inilah yang akan selaras dengan tujuan-tujuan syariah (maqasidasy-syariah).

2) Masalah

Kesejahteraan di dunia dan di akhirat dapat terwujud apabila terpenuhinya kebutuhan hidup manusia atau masyarakat secara seimbang, sehingga akan menyebabkan dampak yang disebut mashlahah. Mashlahah adalah segala bentuk keadaan, baik material maupun nonmaterial, yang mampu meningkatkan kedudukan manusia sebagai makhluk yang paling mulia. Tujuan utama dari syariat islam yang juga merupakan tujuan ekonomi Islam menurut As-Shaitibi adalah mencapai kesejahteraan manusia yang terletak pada perlindungan terhadap lima ke-mashlahaan, yaitu keimanan, ilmu, kehidupan, harta, dan kelangsungan keturunan. Untuk mencapai kedua tujuan hidup tersebut, yaitu falah dan terutama mashlahah yang secara otomatis tidak dapat kita lepaskan dengan kegiatan ekonomi kita sehari-hari adalah dengan mewujudkannya dengan jalan menjalankan bentuk ekonomi Islam. Islam memandang pemerintah adalah pemelihara dan pengatur urusan rakyat, pemerintah berkewajiban melindungi fakir miskin yang berada di daerah kekuasaannya dan bertanggung jawab atas keselamatan dan kesejahteraan hidup mereka. Paradigma Islam dalam mengentaskan masalah perekonomian dan agar terwujudnya kesejahteraan, pembangunan haruslah berlandaskan pada keadilan, tanggung jawab, kebaikan dan jauh dari segala kedzholiman dan arogansi. Seperti yang tertulis dalam Al-Quran Al-Baqarah: 188 yang berbunyi:

وَلَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُم بَيْنَكُم بِالْبَاطِلِ وَتُدْخُلُوا بِهَا إِلَى الْحُكَّامِ لِتَأْكُلُوا فَرِيقًا
مِّنْ أَمْوَالِ النَّاسِ بِالْإِثْمِ وَأَنْتُمْ تَعْلَمُونَ

Artinya: Dan janganlah kamu makan harta di antara kamu dengan jalan yang batil, dan (janganlah) kamu menyuap dengan harta itu kepada para hakim, dengan maksud agar kamu dapat memakan sebagian harta orang lain itu dengan jalan dosa, padahal kamu mengetahui.

e. Fungsi Pembangunan Infrastruktur

Fungsi utama pembangunan infrastruktur adalah untuk meningkatkan perekonomian. Majunya perekonomian pinggiran di desa menjadi tanda jika ekonomi Indonesia berkembang baik. Tanda kemajuan negara bisa ditengok dari maju tidaknya bagian negara terkecil, yaitu desa. Memang disadari jika masyarakat di desa jauh dari kesan maju. Segala aktivitasnya masih sederhana. Kebanyakan belum banyak tersentuh kemajuan teknologi. Walaupun ada, teknologinya hanya sekedar membantu dalam beberapa hal. Tapi, belum banyak memberikan impact pada perekonomian warganya secara menyeluruh.

Melihat kondisi di atas, pemerintah sangat berharap agar warga pedesaan bisa lebih kreatif. Dari kreativitas warga pedesaan inilah roda perekonomian negara diharapkan akan bergerak stabil. Dalam upaya meningkatkan perekonomian masyarakat pedesaan, ada beberapa hal yang bisa diterapkan, di antaranya pembangunan infrastruktur yang sesuai. Pembangunan infrastruktur menjadi kunci utama untuk mewujudkan cita-cita negara. Infrastruktur yang baik akan memberikan jalan bagi warganya untuk memuluskan usahanya. Misalkan saja akses jalan yang baik. Selain akses jalan, pemerintah juga perlu merencanakan hal-hal yang dibutuhkan warga desa, koperasi simpan pinjam yang lebih meringankan contohnya.

f. Manfaat Pembangunan Infrastruktur

1) Kesejahteraan

Dengan adanya pembangunan infrastruktur maka banyak manfaat dan kenyamanan yang bisa dirasakan masyarakat. Ketika masyarakat sudah merasakan manfaat dan kenyamanan dari infrastruktur yang ada maka segala sendi kehidupan akan berjalan lancar dan kesejahteraan masyarakat bisa terwujud. Hal ini terjadi karena keberadaan infrastruktur mampu membuat roda perekonomian bergerak dengan lancar.

2) Menggerakkan Roda Pertumbuhan Perekonomian

Salah satu sarana dari pembangunan infrastruktur adalah pembangunan jembatan. Bila ada jembatan yang menghubungkan dua daerah yang

dibangun maka akan memudahkan akses dan memperlancar transportasinya. Ketika transportasi berlangsung baik maka arus distribusi barang dan jasa akan lancar. Saat distribusi barang lancar maka ekonomi dan kesejahteraan masyarakat juga membaik ke depannya. Dari sini bisa dikatakan infrastruktur menjadi faktor pendorong roda penggerak pertumbuhan ekonomi di desa.²⁰ Pertumbuhan ekonomi terjadi bila ada kenaikan output perkapita.²¹

3) Mendukung Tujuan Nasional

Menurut Sri Mulyani, bagi negara Indonesia, infrastruktur merupakan kebutuhan yang sangat penting dan mendesak. Hal ini dikarenakan Indonesia merupakan negara dengan kondisi geografis yang sangat luas serta dengan jumlah penduduk terbesar keempat dunia. Pembangunan infrastruktur yang digalakkan pemerintah bukan sekedar untuk mempertontontan kemewahan, tapi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat demi tujuan nasional.

Pembangunan infrastruktur sendiri menurut Sri Mulyani merupakan investasi jangka panjang sehingga manfaat dari infrastruktur bisa dirasakan dalam beberapa tahun ke depan. Setidaknya sekitar lima, 10, hingga 30 tahun, manfaat investasi infrastruktur baru bisa dirasakan. Tidak hanya itu, infrastruktur juga menguntungkan karena dapat menarik investor untuk berinvestasi.

4) Pemerataan Pembangunan

Pembangunan infrastruktur yang tidak merata di Indonesia disebabkan adanya hambatan. Hambatan pemerataan pembangunan infrastruktur dikarenakan dua faktor penyebab yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal dikarenakan minimnya anggaran atau juga adanya korupsi. Sedangkan untuk faktor eksternal dikarenakan oleh

²⁰Warta Ekonomi.co.id, *Desa Sejahtera dan Mandiri Harus Didukung Infrastruktur yang memadai*, 2019. Artikel Berita dari <https://www.wartaekonomi.co.id/read229278/desa-sejahtera-dan-mandiri-harus-didukung-infrastruktur-memadai>

²¹Imsar, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Tingkat Pengangguran Terbuka di Indonesia Periode 1989-2016*, Jurnal Ekonomi Islam, Vol 5 No.1, 1 Januari-Juni 2018, h.152

kasus pembebasan tanah. Keadaan infrastruktur Indonesia sendiri saat ini terbilang masih memprihatinkan, terutama infrastruktur di luar Pulau Jawa.

Demi pemerataan pembangunan dan ekonomi inilah maka pembangunan infrastruktur telah digalakkan oleh pemerintah untuk mewujudkan tujuan dan cita-cita nasional. Meski keadaan infrastruktur di Jawa sudah baik, tapi pemerataan pembangunan di negeri ini belum tercapai karena kondisi di luar Jawa masih memprihatinkan.

5) Investasi Jangka Panjang

Infrastruktur dapat menjadi investasi jangka panjang bagi sebuah negara. Dalam sebuah studi yang dilakukan di Amerika Serikat memperlihatkan tingkat pengembalian investasi infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi sebesar 60%. Sebuah studi dari *World Bank* tahun 1994 juga menyatakan infrastruktur di suatu negara memiliki dampak pada elastisitas produk domestik bruto (*PDB*) sebesar 0,07 sampai dengan 0,44. Catatan ini mengartikan jika setiap kenaikan satu persen dari ketersediaan infrastruktur akan mampu membuat pertumbuhan *PDB* sebesar 7% sampai dengan 44%.

6) Mengurangi Kesenjangan Kesejahteraan

Pertumbuhan ekonomi yang tinggi tidak selalu mencerminkan pendapatan yang adil dan merata. Pada umumnya pertumbuhan ekonomi yang tinggi hanya dinikmati oleh sekelompok kecil masyarakat. Seperti masyarakat perkotaan, sementara kehidupan ekonomi pinggiran terutama masyarakat desa mendapat porsi kecil dan tertinggal. Hal ini karena adanya kesenjangan kemajuan dan perkembangan antara kota dan desa.

Salah satu penyebab kesenjangan adalah keterbatasan penyediaan infrastruktur. Dengan adanya pembangunan infrastruktur yang lebih mengedepankan pembangunan ekonomi pinggiran di desa maka kesenjangan ekonomi penduduk desa yang masih memiliki

kesejahteraan lebih rendah jika dibandingkan penduduk kota, dapat diatasi.

7) Meningkatkan Lapangan Kerja

Alasan utama yang membuat kehidupan ekonomi masyarakat desa lebih tertinggal yaitu karena kurang tersedianya lapangan pekerjaan. Di daerah perkotaan lebih banyak lapangan pekerjaan dan serta beragam sesuai dengan kekreatifan masyarakat kota. Sementara di desa, lapangan kerja terbatas sehingga banyak pengangguran yang akhirnya berdampak pada ekonomi masyarakat itu sendiri. Banyak kaum muda di desa pindah ke kota untuk mencari pekerjaan. Hal yang membuat perekonomian desa tertinggal dibandingkan kota adalah sarana dan prasarana terutama infrastruktur yang dapat dikembangkan seperti listrik, transportasi, telekomunikasi, irigasi, serta pemukiman dan perumahan.

Apabila pembangunan infrastruktur berupa sarana dan prasarana di desa sangat memadai, pastilah akan mendukung pertumbuhan ekonomi di desa. Selain akan mendukung proses jalannya usaha para warga dan petani di desa, dampak pembangunan infrastruktur tersebut adalah penciptaan lapangan kerja yang dapat memberikan multiplier effect bagi ekonomi pinggiran di desa yang bersangkutan.

8) Meningkatkan Produktivitas dan Pendapatan

Kegiatan dalam rangka pembangunan infrastutur berupa prasarana desa ke depan perlu mengarah pada jenis prasarana yang berkaitan langsung dengan usaha ekonomi masyarakat, misalnya prasarana yang berkaitan dengan usaha riil masyarakat atau mendukung mata pencaharian utama seperti prasarana pertanian, perikanan, peternakan dsb. Mata pencaharian masyarakat pada sektor-sektor itu biasanya terkait dengan potensi dominan yang ada di desa. Dengan demikian, keberhasilan prasarana harus terlihat secara langsung dari meningkatnya pendapatan masyarakat karena masuknya variabel input biaya-biaya proyek (belanja material, tenaga kerja dsb) dan dampak

hasil kegiatan terhadap nilai tambah ekonomi serta multiplier effect ekonomi yang dirasakan masyarakat sebagai pemanfaat.

9) Pemerataan Kesempatan Pendidikan dan Kesehatan

Pemerataan kesempatan memperoleh pendidikan dan pelayanan kesehatan perlu diperhatikan karena masih banyak anak-anak yang belum menerima pendidikan layak dan fasilitas serta pelayanan kesehatan di beberapa desa. Jika banyak yang tidak bersekolah dan kurangnya pelayanan kesehatan bagi mereka akan menjadi pertanyaan yang krusial tentang masa depan anak dan bagaimana kehidupan perekonomian desa tersebut ke depannya.

Oleh sebab itu, pembangunan infrastruktur yang merata menjadi hal yang perlu diperhatikan dan tidak dapat ditunda lagi dalam upaya mengembangkan perekonomian desa. Lebih menyedihkan lagi jika pelayanan kesehatan kurang memadai sehingga masyarakat desa harus berobat ke kota yang akan memakan waktu dan tenaga.

10) Mewujudkan Kemakmuran dan Kesejahteraan Masyarakat

Selama ini membangun infrastruktur berupa prasarana desa dianggap kurang mampu mendorong kesejahteraan dan meningkatkan pendapatan masyarakat. Kenapa? Karena kegiatan prasarana tersebut kurang menciptakan efek pengganda ekonomi berupa kegiatan-kegiatan dan usaha-usaha baru.

Dengan kata lain, kegiatan prasarana di desa harus menghadirkan dampak kepada masyarakat sampai ke meja makan mereka. Selaras dengan UU Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa, upaya pembangunan dan pemberdayaan desa terutama kegiatan prasarana diharapkan mencakup aspek investasi produktif lintas sektoral. Perspektif ini merupakan peluang sekaligus tantangan bagi desa untuk menjadikan kegiatan prasarana sebagai lompatan menuju kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat.

11) Menyeimbangkan Pertumbuhan Ekonomi Seluruh Wilayah Indonesia

Pembangunan infrastruktur dilakukan untuk menyeimbangkan pertumbuhan antar desa dan kota. Meski cukup susah, namun upaya ini adalah yang terbaik dan bermanfaat bagi masyarakat. Kegiatan pembangunan ekonomi di desa serta kota harus ditingkatkan sekaligus terintegrasi. Hal ini untuk memudahkan proses produksi, distribusi, hingga sampai ke tangan masyarakat. Semakin mudah kegiatan ekonomi antara desa dan kota maka laju pertumbuhan ekonomi di desa juga akan semakin membaik. Demikian pula dengan pembangunan infrastruktur di wilayah-wilayah perbatasan di Indonesia yang semula kurang mendapatkan perhatian dibanding dengan wilayah lain.

Untuk itu, dalam upaya mengembangkan wilayah perbatasan dapat dilakukan dengan mengubah arah kebijakan yang selama ini berorientasi melihat ke dalam menjadi melihat keluar. Maksudnya, pemerintah harus bisa melakukan harmonisasi dengan negara tetangga di perbatasan tersebut sehingga hal ini dapat membantu pertumbuhan ekonomi desa perbatasan tersebut.

12) Menurunkan Harga

Pembangunan infrastruktur diprioritaskan di sektor infrastruktur prioritas seperti transportasi dan jalan/jembatan serta energi. Dengan melakukan pembangunan jalan tol dan jalan/jembatan maka akan memiliki efek positif berupa menurunnya harga logistik karena efisiensi waktu berupa lancarnya arus distribusi barang.

Pembangunan jalan dan fasilitas, termasuk desa wisata perlu diprioritaskan dan diperbanyak. Prioritas pembangunannya akan mendongkrak perekonomian di sekitarnya. Dan jika di tempat wisata tersebut diperbanyak fasilitas yang memadai, sanitasi baik dan bersih, jalan yang nyaman, maka akan lebih banyak wisatawan yang datang ke tempat wisata tersebut sehingga perekonomian warga sekitar menjadi lebih baik lagi, setidaknya mengurangi pengangguran. Pembangunan infrastruktur ini harus didukung dari segala aspek karena memerlukan

proses yang panjang untuk menikmatinya dengan dana yang tidak sedikit.

Pembangunan infrastruktur berupa prasarana desa memberi pengaruh terhadap peningkatan pendapatan langsung masyarakat, peningkatan nilai tambah, juga mendorong adanya multiplier effect secara ekonomi bagi masyarakat desa. Untuk itu dalam perspektif biaya, pembangunan infrastruktur prasarana jangan diperhitungkan sebagai beban yang harus ditanggung masyarakat desa, tetapi harus digeser menjadi biaya investasi, karena prasarana sebagai aset produktif memberikan manfaat langsung dan tidak langsung bagi masyarakat. Dalam perspektif sebagai aset desa maka perlu dipikirkan bagaimana menjadikan aset prasarana menjadi modal bagi desa, bukan beban.

Dalam perspektif ekonomi, kegiatan membangun infrastruktur berupa prasarana di desa harus dapat mendorong lapangan kerja yang berkualitas dengan tumbuhnya sektor dan kawasan ekonomi pedesaan. Harus pula menciptakan keterpaduan antara usaha-usaha ekonomi lokal (produksi/industri, perdagangan, jasa), aspek sumber daya alam dan sumber daya manusia yang dimiliki serta pasar yang sinergis dan mampu menampung produk-produk yang telah dihasilkan desa tersebut. Pembangunan infrastruktur bukan hanya untuk dinikmati saat ini, tapi juga harus dirasakan dalam jangka panjang dan berkesinambungan. Saat ini, infrastruktur fisik maupun sosial dibangun secara masif dan merata di seluruh pelosok tanah air.²²

g. Infrastruktur Jalan

Infrastruktur jalan merupakan infrastruktur yang memiliki peran paling strategis terutama pada tahap awal proses pembangunan suatu negara atau daerah. Ketersediaannya tidak hanya berperan penting dalam mendorong aktivitas ekonomi, tapi juga mendorong penyediaan berbagai jenis

²²Warta Ekonomi.co.id, *Desa Sejahtera dan Mandiri Harus Didukung Infrastruktur yang memadai*, 2019. Artikel Berita dari <https://www.wartaekonomi.co.id/read229278/desa-sejahtera-dan-mandiri-harus-didukung-infrastruktur-memadai>

infrastruktur lainnya. Pembangunan jaringan infrastruktur listrik, jaringan telepon, irigasi, pipa air bersih, rel kereta api, pelabuhan, bandar udara, dan infrastruktur lainnya hampir tidak mungkin dapat disediakan tanpa didahului oleh pembangunan jaringan jalan.²³

Mengingat betapa pentingnya efisiensi dan efektivitas, murah nya biaya perjalanan atau transportasi menjadi rujukan untuk system transportasi yang baik. Dengan transportasi yang handal, waktu pengiriman barang dan jasa dari suatu tempat ke tempat lain bisa direncanakan dan dijadwalkan dengan baik, waktu bisa diatur sesingkat mungkin dan keamanan serta kenyamanan barang dan jasa terjamin. Biaya transportasi yang rendah memberikan kesempatan pada produsen untuk mendistribusikan produknya keperdesaan dan daerah terpencil sehingga penduduk dipedesaan bisa membeli barang dan jasa dengan harga bersaing. Selanjutnya jalan juga dapat diklasifikasikan menurut jalan alam (natural) dan jalan buatan (artifikal). Jalan alam ini merupakan pemberian alam dan arena tersedia untuk semua orang tanpa biaya. Sedangkan jalan buatan adalah jalan yang dibangun melalui usaha manusia secara sadar dengan sejumlah investasi dan tertentu untuk membuat konstruksinya dan pemeliharannya.

Klasifikasi jalan dibedakan sebagai berikut:

- a. Menurut permukaan jalan
 1. Jalan aspal/hotmix : jalan yang permukaannya terkandung atas aspal atau campuran lain yang dikeraskan.
 2. Jalan kerikil : jalan yang permukaannya terdiri dari kerikil-kerikil kecil dan biasanya jalan jenis ini terdapat pada jalan pra-aspal.
 3. Jalan tanah : jalan yang permukaannya terdiri dari tanah.
- b. Menurut Fungsi Jalan
 1. Jalan arteri yaitu jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah masuk dibatasi.

²³*Ibid*, h. II-3

2. Jalan Kolektor yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpulan dengan cirri-ciri perjalanan masuk dibatasi.
 3. Jalan local yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan cirri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
- c. Menurut system jaringan
1. Jalan primer: jalan yang mempunyai peran pelayanan distribusi barang dan jasa yang menghubungkan semua wilayah nasional dan antar perkotaan.
 2. Jalan sekunder: jalan yang mempunyai peran pelayanan distribusi barang dan jasa hanya dalam kawasan perkotaan
- d. Menurut status jalan
1. Jalan nasional: jalan yang menghubungkan antar ibukota provinsi termasuk jalan tol.
 2. Jalan provinsi: jalan yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota.
 3. Jalan Kabupaten/kota: jalan yang menghubungkan antar ibukota kabupaten/kota dengan kecamatan, dan pusat kegiatan local.
- e. Menurut kondisi jalan
1. Jalan baik adalah jalan yang dapat dilalui dengan kendaraan dengan kecepatan melebihi 60 km/jam dan selama 2 tahun mendatang tanpa pemeliharaan pada pengerasan jalan.
 2. Jalan sedang adalah jalan yang dapat dilalui oleh kendaraan 40-60 km/jam dan selama 1 tahun mendatang tanpa rehabilitas pada pengerasan jalan.
 3. Jalan rusak ringan adalah jalan yang dapat dilalui oleh kendaraan dengan kecepatan 20-40 km/jam dan perlu perbaikan pondasi jalan.

4. Jalan rusak berat adalah jalan yang hanya dapat dilalui dengan kendaraan dibawah 20 km/jam dan biasanya untuk bentuk permukaannya berbatuan kasar atau tanah lumpur.²⁴

4. Pajak Daerah terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan

Pajak daerah berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 28 tahun 2009 Tentang perubahan atas Undang-undang Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2000 Tentang Pajak dan Retribusi Daerah, Pajak daerah adalah: “Iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan pembangunan daerah.

Fungsi pajak daerah menurut Mardiasmo dibagi 2 yaitu: a) fungsi anggaran b) fungsi mengatur. Fungsi mengatur dalam fungsi pajak daerah menurut Masdiasmo yaitu sebagai fungsi anggaran yang dimana pajak yang dibayarkan masyarakat berguna untuk pembangunan infrastruktur maupun pembiayaan kegiatan pemerintah. Contoh di daerah Kab Sidoarjo yang salah satu alokasi pajak daerah digunakan untuk pembangunan infrastruktur jalan dan peningkatan infrastruktur merupakan instrumen penting guna untuk meningkatkan daya saing daerah dan dalam rangka mempertahankan dan meningkatkan iklim investasi yang lebih kondusif.²⁵

Pajak daerah memiliki kedudukan dan fungsi yang sangat penting sebagai sumber pembiayaan pembangunan kota. Saat ini, Pemkab Asahan beserta Pemerintah Provinsi Sumatera Utara sangat memperhatikan ketersediaan berbagai infrastruktur dan utilitas kota yang diperlukan masyarakat. Oleh karenanya berbagai prasarana dan sarana kota tersebut terus dibangun, diperbaiki dan ditingkatkan guna mendukung kelancaran kegiatan sosial ekonomi masyarakat.

²⁴Towaf Totok Irawan, *Kajian Potensi dan Peluang Pembangunan Infrastruktur di Sektor Sosial Dengan Skema KBPU*, Jurnal Riset Manajemen dan Bisnis, Vol,1, No 2, (oktober 2016), hal.108

²⁵Ekil Amas Setiame, *Kontribusi Pajak Daerah bagi Pembangunan Infrastruktur Jalan (Studi pada Dinas Pendapatan, Pengelolaan Keuangan dan Aset Kabupaten Sidoarjo dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Sidoarjo*, Jurnal Administrasi Publik

“Harapan kita, pajak daerah terus dapat dicapai dan dana-dana tersebut akan dikembalikan lagi kepada masyarakat berupa pembangunan,” Ujar Bapak Kepala Badan Pengelolaan Pendapatan Daerah Ka. Asahan.²⁶

Untuk tahun 2020 Bappenda Kab. Asahan menyatakan realisasi penerimaan Pajak Daerah di Kabupaten Asahan telah tercapai sebesar Rp 30.178.220.598,60,00 atau (70,50%) dari target sebesar Rp 42.805.000.00000. “Pajak Daerah tersebut diharapkan dapat meningkatkan kapasitas fiskal daerah dalam rangka mendukung program-program pembangunan daerah wilayah Kabupaten Asahan, khususnya bidang infrastruktur dan fasilitas sosial lainnya pada Tahun 2020”. Ujar Kepala Badan Pengelola Pendapatan Daerah Kab. Asahan.

Menurutnya, kecenderungan meningkatkan realisasi pajak daerah yang dikelola Bappenda Kab. Asahan tidak terlepas dari ketaatan dan kepatuhan wajib pajak untuk menyelenggarakan berbagai kewajiban perpajakan dengan menyetorkan pajak daerah secara benar, akurat dan tepat waktu.²⁷

5. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian sehingga penulis memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Berikut merupakan penelitian terdahulu berupa beberapa skripsi dan jurnal dengan penelitian dilakukan penulis.

Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Judul Peneliti	Hasil Penelitian
---------------	----------------	------------------

²⁶Bappenda kab Asahan, *Realisasi Penerimaan Pajak Daerah Sebesar 74,78% Per 20 September 2019*, 22 September 2019. Dari <https://bappenda.asahankab.go.id/post/realisasi-penerimaan-pajak-daerah-sebesar-7478-per-20-september-2019>

²⁷Bappenda, *Realisasi Penerimaan Pajak Daerah Sebesar 70,50% Per 17 Juli 2020*, 17 Juli 2020. Dari <https://bappenda.asahankab.go.id/post/realisasi-penerimaan-pajak-daerah-sebesar-7050-per-17-juli-2020>

Ekil Amas Setiani, Tjahjanulin Dumai, Abdul Wachid ²⁸	Kontribusi Pajak Daerah Bagi Pembangunan Infrastruktur Jalan (Studi pada Dinas Pendapatan, Pengelolaan Keuangan dan Aset Kabupaten Sidoarjo dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Sidoarjo)	Hasil penelitian ini menunjukkan bahw kerusakan infrastruktur jalan dapat mengganggu kegiatan masyarakat seperti perekonomian dan aksesibilitas masyarakat dikabupaten sidoarjon
Perbedaan : Penelitian yang dilakukan Ekil Amas Setiani, Tjahjanulin Dumai, Abdul Wachid sudah bentuk review banyak teori yang kurang luas dijelaskan didalamnya. Selain itu, lokasi penelitian dalam penelitan ini juga berbeda dengan lokasi penelitian peneliti. Peneliti juga mengambil sampel hanya pada bebrapa desa untuk melihat hasil dari kontribusi tersebut.		
Nama Peneliti	Judul Peneliti	Hasil Penelitian
Muhammad Riduansyah ²⁹	Kontribusi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Guna mendukung Pelaksanaan	Penerimaan pajak daerah dan retribusi daerah terhadap peroleh PAD Pemerintahan kota Bogor dalam kurun tahun anggara 1993/1994-2000 cukup

²⁸Ekil Amas Setiami, *Kontribusi Pajak Daerah bagi Pembangunan Infrastruktur Jalan (Studi pada Dinas Pendapatan, Pengelolaan Keuangan dan Aset Kabupaten Sidoarjo dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Sidoarjo*, Jurnal Administrasi Publik

²⁹Muhammad Riduansyah, *Kontribusi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Guna mendukung Pelaksanaan (APBD) Guna mendukung Pelaksanaan Otonomi Daerah (Studi Kasus Pemerintahan Daerah Kota Bogor)*, 01 Desember 2003

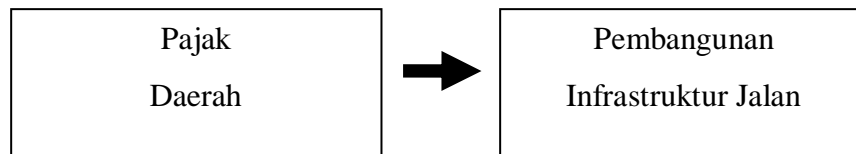
	Otonomi Daerah (Studi Kasus Pemerintahan Daerah Kota Bogor)	signifikan dengan rata-rata kontribusi sebesar 27,78% pertahun.
Perbedaan : Penelitian Muhammad Riduansyah memiliki dua variabel X yaitu Kontribusi pajak daerah dan retribusi daerah dengan variabel Y pendapatan asli daerah (PAD) dan anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBD). Sedangkan penelitian ini hanya menggunakan satu variabel X dan untuk Variabel Y sangat berbeda.		
Nama Peneliti	Judul Peneliti	Hasil Penelitian
Moh Abby Bhakti Utama ³⁰	Analisis Pembangunan Infrastruktur Daerah Terhadap Pendapatan Asli Daerah Di Kabupaten Tasikmalaya	Hasil analisis ECM menunjukkan bahwa jangka panjang pembangunan infrastruktur jalan, infrastruktur pariwisata, pertanian, lebih berkontribusi pada penerimaan pendapatan asli daerah sedangkan infrastruktur kesehatan tidak berkontribusi pada penerimaan pendapatan asli daerah.
Perbedaan : Penelitian yang dilakukan Moh Abby memfokuskan kepada pembangunan infrastruktur daerah yang berkaitan dengan segala hal yaitu infrastruktur jalan, pertanian dll sedangkan peneliti hanya fokus keinfrastruktur jalan saja.		

³⁰Moh Abby Bhakti Utama, *Analisis Pembangunan Infrastruktur Daerah Terhadap Pendapatan Asli Daerah Di Kabupaten Tasikmalaya*, (yogyakarta: Universitas Islam Indonesia, 2018), Jurnal Ilmu Ekonomi

6. Kerangka Penelitian

Kerangka teori membahas mengenai bagaimana alur logika berjalannya variabel dalam sebuah penelitian. Dalam penelitian ini, variabel yang di gunakan yakni Pajak Daerah sebagai variabel X1, dan Pembangunan Infrastruktur Jalan sebagai variabel Y.

Berdasarkan uraian di atas maka bentuk kerangka teoritis penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar 2.2 Kerangka Berfikir

7. Hipotesis

Hipotesis merupakan suatu jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Jadi hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah, belum jawaban yang empiris.

1. Pengaruh Pajak Daerah terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan

Menurut Masdiasmo pajak memiliki fungsi yaitu sebagai fungsi anggaran yang mana pajak yang dibayarkan masyarakat salah satunya dipergunakan atau dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur jalan.

Jalan merupakan sarana yang sangat penting untuk mempelancar dan mendorong roda perekonomian. Sarana jalan yang baik dapat meningkatkan mobilitas penduduk dan mempelancar lalu lintas barang dari suatu daerah ke daerah lain.

Hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

H_0 : Pajak Daerah tidak ada pengaruh yang signifikan terhadap Pembangunan Infrastrukturu Jalan di Kabupaten Asahan .

H_a : Pajak Daerah ada pengaruh yang signifikan terhadap Pembangunan Infrastrukturu Jalan di Kabupaten Asahan .

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Penelitian dalam skripsi ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah salah satu jenis penelitian yang spesifikasinya adalah sistematis, terencana dan terstruktur dengan jelas dari awal penelitian hingga pembuatan desain penelitian yang banyak menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut, serta penampilan dari hasilnya.¹ Tujuan penelitian kuantitatif adalah mengembangkan dan menggunakan model-model matematis, teori-teori dan hipotesis yang berkaitan dengan alam.²

Sugiyono menyatakan bahwa metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti populasi dan sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah diterapkan.

Pendekatan kuantitatif juga diartikan sebagai pendekatan penelitian yang menggunakan perhitungan angka-angka yang kemudian dianalisis dengan statistik.³ Penelitian kuantitatif dituntut menggunakan angka, mulai dari pengumpulan, penafsiran terhadap data tersebut, serta penampilan dari hasilnya. Maka hasil penelitian adalah data kuantitatif.⁴

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Sesuai dengan judul penelitian ini, lokasi penelitian yang ditentukan peneliti adalah Kantor Pengelolaan Pendapatan Daerah Kabupaten Asahan. Penelitian ini dilakukan sejak bulan November 2019 sampai selesai.

¹Laylan Syafina, *Panduan Penelitian Kuantitatif Akuntansi*, (Medan, 2018), h. 1

²Azhari Akmal Tarigan, *Metodologi Penelitian Ekonomi Islam*, (Medan: La Tansa Press, 2011)

³Nur Ahmadi Bi Rahmani, *Metodologi penelitian Ekonomi*, (Medan: FEBI UIN-SU Press, 2016), h. 7

⁴Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatak Praktik*, (Bandung: Alfabeta, 2006), h. 127

C. Sumber Data

Data untuk suatu penelitian dapat dikumpulkan dari berbagai sumber. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder merupakan data yang dikumpulkan dari tangan kedua atau dari sumber lain yang telah tersedia sebelum penelitian dilakukan.⁵ Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah dalam bentuk data time series (data deretan waktu) data periode 2010-2019. Sumber data sekunder diambil dari penerimaan pajak daerah, realisasi modal pembangunan jalan di Kabupaten Asahan dan kondisi jalan Kabupaten Asahan Tahun 2010 s/d 2019.

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang diterapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian akan ditarik kesimpulannya.⁶

Populasi merupakan kumpulan elemen-elemen berkaitan dengan apa yang peneliti harapkan dengan mengambil beberapa kesimpulan.⁷ Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah data time series (data deretan waktu) yakni penerimaan pajak, kondisi jalan selama periode 2010-2019. Sehingga populasi penelitian ini adalah 10 (sepuluh) tahun.

2. Sampel

Sampel merupakan bagian dari jumlah maupun karakteristik yang dimiliki populasi dan dipilih secara hati-hati dari populasi tersebut. Pemilihan sampel pada penelitian ini menggunakan teknik *Purposive atau judgement sampling* sering juga disebut *selected sampling*, yaitu suatu sampling dimana pemilihan elemen-elemen untuk menjadi anggota sampel berdasarkan pada pertimbangan yang tak acak, biasanya sangat subjektif.

⁵Ulber Silalahan, *Metode Penelitian Sosial*, (Bandung: PT. Refika Aditama, 2009), h. 291.

⁶Nur AhmadiBiRahmani, "Metodologi Penelitian Ekonomi", (FEBI UIN-SU Press, 2016), hlm.31-32

⁷Arfan Ikhsan dan Misri. *Metodologi Penelitian Untuk Manajemen, Akuntansi dan Bisnis*. Bandung: Citapustaka Media Perintis, 2012. h. 142.

Purposive sampling berarti teknik pengambilan sampel secara sengaja, maksudnya peneliti menentukan sendiri sampel yang diambil karena ada pertimbangan tertentu, jadi sampel diambil tidak secara acak tapi ditentukan sendiri oleh peneliti.⁸ Sampel yang ditentukan sendiri oleh peneliti untuk penelitian yakni diambil dari populasi dikali dengan triwulan (empat periode).

$$n = 10 \times 4 \text{ triwulan} = 40 \text{ sampel}$$

Triwulan I (Januari-Maret), triwulan II (April-Juni), triwulan III adalah (Juli-September) dan triwulan IV adalah bulan (Oktober-Desember). Berdasarkan teknik pengambilan sampel tersebut, diperoleh jumlah sampel (n) dari data time series setiap pertriwulan atau pertiga bulan selama periode 2010-2019 yaitu sebanyak 40 sampel.

E. Defenisi Operasional

Defenisi operasional adalah suatu defenisi yang dinyatakan dalam bentuk istilah yang diuji secara spesifik atau dengan pengukuran kriteria.

1. Variabel Independent (X)

Variabel Independent atau variabel bebas adalah variabel merupakan variabel yang mempengaruhi variabel terikat. Pajak daerah adalah sumber pertama dari Pendapatan Asli Daerah. Dan dari berbagai pendapat para ahli, dapat dinyatakan bahwa pajak daerah merupakan iuran wajib daerah berdigat memaksa berdasarkan Undang-undang tanpa imbalan langsung yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan, pembangunan dan keperluan daerah untuk kemakmuran rakyat. Dengan kata lain pajak daerah merupakan kontribusi peraturan pemerintahan daerah yang hasilnya digunakan untuk membiayai pengeluaran daerah guna melaksanakan pembangunan, penyelenggaraan daerah untuk pelayanan masyarakat.⁹

⁸Maya Panorama, *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*, (Yogyakarta: IDEA, 2017), h. 121

⁹Achmad Sani Alhusain, dkk, *Kebijakan dan Strategi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah dalam Pembangunan Nasional*, (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2017), h. 11

2. Variabel Dependent (Y)

Variabel Dependent atau variabel terikat yang umumnya menjadi perhatian utama oleh peneliti. Pembangunan Infrastruktur Jalan adalah salah satu pembangunan atau bisa dikatakan pendukung gerak laju dan pertumbuhan ekonomi masyarakat. Pembangunan infrastruktur jalan merupakan infrastruktur yang memiliki peran paling strategis terutama pada tahap awal proses pembangunan suatu negara atau daerah. Ketersediaannya tidak hanya berperan penting dalam mendorong aktivitas ekonomi, tapi juga mendorong penyediaan berbagai jenis infrastruktur lainnya. Pembangunan jaringan infrastruktur listrik, jaringan telepon, irigasi, pipa air bersih, rel kereta api, pelabuhan, bandar udara, dan infrastruktur lainnya hampir tidak mungkin dapat disediakan tanpa didahului oleh pembangunan jaringan jalan.

F. Teknik dan Instrumen Pengumpulan Data

Metode yang digunakan dalam pengumpulan data tergantung pada pendekatan yang digunakan masing-masing peneliti. Pengumpulan data dapat didefinisikan sebagai suatu proses mendapatkan data empiris melalui responden dengan menggunakan metode tertentu. Instrumen pengumpulan data adalah alat/perangkat yang digunakan untuk pengumpulan data penelitian.

Data dalam penelitian ini adalah data sekunder merupakan data yang sudah tersedia yang dikutip oleh peneliti guna kepentingan penelitiannya. Data aslinya tidak diambil peneliti tetapi oleh pihak lain. Dalam penelitian ini metode pengumpulan data yang digunakan adalah dokumentasi.

Dokumentasi adalah ditujukan untuk memperoleh data langsung dari tempat penelitian, meliputi buku-buku yang relevan, peraturan-peraturan, laporan kegiatan dan data yang relevan dengan penelitian.

Dokumentasi yang dimaksud disini adalah sebidang dengan dokumen, buku, catatan, atau laporan triwulan pajak daerah selama 10 (sepuluh) tahun dan kondisi jalan di Kabupaten Asahan.

G. Analisa Data

Analisis data penelitian merupakan bagian dari proses pengujian data setelah tahapan pemilihan dan pengumpulan data penelitian. Penelitian yang menggunakan pendekatan kuantitatif. Secara umum pendekatan kuantitatif lebih fokus pada tujuan generalisasi, dengan menggunakan statistik penelitian. Statistik merupakan catatan angka-angka (bilangan), perangkaan data yang berupa angka yang dikumpulkan, ditabulasi, digolongkan sehingga dapat memberikan informasi.

1. Untuk menjawab permasalahan yang tentang berapa besar kontribusi pajak daerah bagi pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Asahan pada tahun 2010 sampai dengan 2019, dilakukan dengan menghitung presentase penerimaan pajak daerah terhadap pembangunan infrastruktur jalan.

$$\text{Kontribusi} = \frac{\text{Penerimaan Pajak Daerah}}{\text{Realisasi Modal Pembangunan Jalan}} \times 100$$

2. Untuk menjawab rumusan masalah kedua yaitu untuk mengetahui berpengaruh atau tidak pajak daerah bagi pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Asahan pada tahun 2010 sampai dengan 2019, dengan dilakukan tiga uji yakni:

a. Uji Normalitas

Pengujian normalitas data dilakukan untuk melihat apakah dalam model regresi, variabel dependen dan independennya memiliki distribusi normal atau tidak. Jika dapat menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal maka model regresi memenuhi asumsi normalitas. Kriteria untuk menentukan normal atau tidaknya data, maka dapat dilihat pada nilai probabilitasnya, jika nilai Kolmogrov Smirnov test yang terdapat pada program SPSS 23. Distribusi data dapat dikatakan normal apabila signifikansi $> 0,05$.

Selain itu model lain yang dapat digunakan untuk melihat normalitas residual adalah dengan melihat normal probability plot yang membandingkan distribusi kumulatif dari distribusi normal. Dasar

pengambilan keputusan dari analisis normal probability plot adalah sebagai berikut:

Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogramnya menunjukkan pola distribusi normal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas.

Jika data menyebar jauh dari garis diagonal dan/atau tidak mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogram tidak menunjukkan pola distribusi normal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas.

b. Metode Regresi Linear Sederhana

Dalam penelitian ini menggunakan analisis statistik parametrik dengan menggunakan Regresi Linear Sederhana. Statistik parametrik digunakan untuk menguji parameter populasi melalui statistik, atau menguji ukuran populasi melalui data sampel. Analisis regresi merupakan salah satu teknis yang paling populer dimasa sekarang. Teknik ini menggunakan hubungan historis antara independen dan variabel dependen untuk memprediksi nilai masa depan variabel dependen.

Analisis regresi linear sederhana bertujuan untuk mengetahui arah hubungan antar variabel independent dengan variabel dependent, apakah positif atau negatif dan untuk memprediksi nilai dari variabel dependen apabila nilai variabel independen mengalami kenaikan atau penurunan. Metode tersebut digunakan untuk meramalkan pengaruh dari suatu variabel terikat (pajak daerah) berdasarkan variabel bebas (Pembangunan Infrastruktur Jalan).

Data yang diperoleh kemudian dianalisis dengan analisis regresi dengan menggunakan program SPSS 23, kemudian dijelaskan secara deskriptif. Analisis regresi linear sederhana digunakan untuk meramalkan suatu variabel terikat/dependent variabel (Y) berdasarkan satu variabel bebas/independent variabel (X), dalam suatu persamaan. Persamaan regresi sederhana yaitu:

$$Y = a + bX + e$$

Dimana:

- Y = Pembangunan Infrastruktur Jalan
 X = Pajak Daerah
 a = Konstanta
 b = Koefisien Regresi
 e = Standart Error.

c. Pengujian Hipotesis

Hipotesis yang akan diuji dan dibuktikan dengan pengaruh variabel-variabel adalah Pajak Daerah bagi Pembangunan Infrastruktur Jalan. Pengujian ini menggunakan uji signifikan 0,05 ($\alpha = 0,05$) karena tingkat signifikan tersebut umum digunakan dalam penelitian dan dianggap cukup tepat untuk mewakili variabel yang diteliti.

Hipotesisnya adalah:

H_0 = Pengaruh Pajak Daerah terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan adalah tidak signifikan.

H_a = Pengaruh Pajak Daerah terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan adalah signifikan

1) Uji Statistik t

Pengujian terhadap hipotesis yang dilakukan dalam penelitian ini dilakukan dengan uji t (Uji Parsial). Uji statistik t pada dasarnya menunjukkan seberapa jumlah pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variabel dependen.¹⁰ Pengujian dilakukan dengan menggunakan signifikan level 0.05 ($\alpha = 5\%$).

Membandingkan nilai t hitung dengan nilai t tabel keputusan menerima dan menolak H_0 adalah sebagai berikut:

Jika nilai t hitung > nilai t tabel maka H_0 ditolak atau menerima

¹⁰Imam Gozali, *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 23*, (Semarang: Penerbit Universitas Diponegoro, 2016), h. 156.

Ha.

Jika nilai t hitung < nilai t tabel maka H0 diterima atau menolak Ha.

2) Koefisien Determinasi (R²)

Koefisien determinasi (R²) pada intinya mengukur seberapa model dalam menerangkan variabel terikat jika R² semakin besar (mendekati satu). Maka dapat dikatakan bahwa pengaruh variabel bebas. Pajak Daerah (X) adalah besar terhadap variabel terikat Pembangunan Infrastruktur Jalan (Y). Hal ini berarti model yang digunakan semakin kuat untuk mengarahkan pengaruh variabel bebas yang diteliti terhadap variabel terikat. Sebaliknya jika R² semakin mengecil (mendekati nol) maka dapat dikatakan bahwa pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) semakin kecil.

$$D = r^2 \times 100\%$$

Hal ini berarti model yang digunakan tidak kuat untuk mengarahkan pengaruh variabel bebas yang diteliti terhadap variabel terikat.

Dimana:

D = Determinasi

r² = Koefisien Korelasi.

BAB IV

TEMUAN PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kabupaten Asahan

1. Geografis

Kabupaten Asahan berada di kawasan Pantai Timur Sumatera Utara. Terletak pada garis $2^{\circ}30'00''$ - $3^{\circ}10'00''$ Lintang Utara, $99^{\circ}01'$ - $100^{\circ}00'$ Bujur Timur dengan ketinggian 0–1.000 m di atas permukaan laut.

2. Administrasi

Kabupaten Asahan pada bulan Desember 2018, menempati area seluas 3.732,97 km² yang terdiri dari 25 Kecamatan, 177 desa dan 27 kelurahan yang terdiri dari 2 desa swadaya, 2 desa swakarya, 200 desa/kelurahan swasembada yang seluruhnya telah definitif. Dari 204 kepala desa atau lurah, 10 diantaranya dikepalai oleh perempuan atau sekitar 5 persen. Kecamatan Bandar Pasir Mandoge merupakan Kecamatan yang terluas, dengan luasnya sebesar 713,63 km² atau sekitar 19,11 persen dari total luas Asahan, diikuti Kecamatan Sei Kepayang dengan luas 370,69 km² atau 9,93 persen. Sedangkan luas daerah terkecil adalah Kecamatan Kisaran Timur dengan luas 30,16 km² atau sekitar 0,80 persen dari total luas wilayah Asahan. Wilayah Kabupaten Asahan secara administrasi berbatasan dengan:

- a) Batas Wilayah : Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Batu Bara;
 - b) Batas Wilayah : Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Labuhan Batu Utara dan Toba Samosir;
 - c) Batas Wilayah : Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Simalungun;
 - d) Batas Wilayah : Sebelah Timur berbatasan dengan Selat Malaka.
- Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut

**Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Asahan
2019**

No	Kecamatan	Luas Area (Km ²)	Persentase
1	B. P. Mandoge	713,6321	19,11
2	Bandar Pulau	268,4124	7,19
3	Aek Songsongan	282,2056	7,55
4	Rahuning	195,7978	5,24
5	Pulau Rakyat	213,6475	5,72
6	Aek Kuasan	143,1331	3,83
7	Aek Ledong	85,1169	2,27
8	Sei Kepayang	370,6919	9,93
9	Sei Kepayang Barat	49,1921	1,31
10	Sei Kepayang Timur	100,6452	2,69
11	Tanjungbalai	88,6836	2,37
12	Simpang Empat	135,7699	3,63
13	Teluk Dalam	117,0128	3,13
14	Air Batu	117,1454	3,13
15	Sei Dadap	82,7819	2,21
16	Buntu Pane	153,3986	4,10
17	Tinggi Raja	107,8977	2,89
18	Setia Janji	62,3702	1,67
19	Meranti	45,3276	1,21
20	Pulo Bandring	86,9936	2,33
21	Rawang Panca Arga	67,3702	1,80
22	Air Joman	98,0944	2,62
23	Silau Laut	84,6758	2,26
24	Kisaran Barat	32,8052	0,87
25	Kisaran Timur	30,1678	0,80
	Total	3 732,97	100,00

Sumber : Kabupaten Asahan Dalam Angka 2019

Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa dari 25 (dua puluh lima) kecamatan yang ada, wilayah administrasi Kabupaten Asahan yang memiliki wilayah terluas adalah Kecamatan Bandar Pasir Mandoge dengan luas areal sebesar 713,6321 Km² (19,11%), sedangkan luas wilayah terkecil terdapat pada Kecamatan Kisaran Timur dengan luas sebesar 30,1678 Km² (0,80%).

Bila dilihat dari jumlah desa, yang terbanyak berada di wilayah Kecamatan Pulau Rakyat dan Kecamatan Air Batu yaitu 12 (dua belas) desa, sedangkan kelurahan dan lingkungan terbanyak di wilayah Kecamatan Kisaran Barat yaitu sebanyak 13 (tiga belas) kelurahan dan wilayah yang memiliki jumlah dusun terbanyak adalah Kecamatan Kisaran Timur sebanyak 95 (sembilan puluh lima) dusun. Jumlah desa/kelurahan per kecamatan dapat dilihat pada tabel III-2 dibawah ini.

Tabel 4.2 Jumlah Desa/Kelurahan, Dusun atau Lingkungan Menurut Kecamatan di Kabupaten Asahan, 2019

No	Kecamatan	Desa	Kelurahan	Dusun
1	B. P. Mandoge	9	-	92
2	Bandar Pulau	10	-	60
3	Aek Songsongan	9	-	53
4	Rahuning	7	-	46
5	Pulau Rakyat	12	-	75
6	Aek Kuasan	6	1	50
7	Aek Ledong	7	-	45
8	Sei Kepayang	6	-	73
9	Sei Kepayang Barat	6	-	35
10	Sei Kepayang Timur	5	-	49
11	Tanjungbalai	8	-	63
12	Simpang Empat	8	-	73
13	Teluk Dalam	6	-	35

14	Air Batu	12	-	64
15	Sei Dadap	10	-	59
16	Buntu Pane	9	-	74
17	Tinggi Raja	7	-	54
18	Setia Janji	5	-	45
19	Meranti	7	-	52
20	Pulo Bandring	10	-	85
21	Rawang Panca Arga	7	-	71
22	Air Joman	6	1	61
23	Silau Laut	5	-	55
24	Kisaran Barat	-	13	74
25	Kisaran Timur	-	12	95
	Total	177	27	1538

Sumber : Kabupaten Asahan Dalam Angka 2018

3. Penduduk

Asahan merupakan Kabupaten kelima dengan jumlah penduduk terbesar di Sumatera Utara setelah Simalungun, Langkat, Deli Serdang dan Medan. Jumlah penduduk Asahan berdasarkan hasil Sensus Penduduk (SP) 2000 adalah 595.828 orang (sudah terpisah dengan Kabupaten Batu Bara) termasuk penduduk yang bertempat tinggal tidak tetap. Sedangkan laju pertumbuhan penduduk dari tahun 2000-2010 berdasarkan angka terakhir SP2000 adalah 1,15 persen pertahun.

Hasil perhitungan proyek penduduk Asahan tahun 2019 diperkirakan sebesar 729,295 orang dengan kepadatan penduduk sebesar 195,50 orang per km². Jumlah rumah tangga sebanyak 170.425 rumah tangga. Sebagian besar rumah tangga bertempat tinggal di daerah perdesaan yaitu sebesar 104. 459 dan sisanya 65.966 rumah tangga tinggal di daerah perkotaan. Setiap rumah tangga rata-rata dihuni oleh sekitar 4 orang, sedangkan laju pertumbuhan penduduk dari tahun 2010-2019 sebesar 0,98 persen. Jumlah penduduk perempuan pada tahun 2019 lebih sedikit dari penduduk laki-

laki yang terdiri dari 366.630 jiwa penduduk laki-laki dan 363.192 jiwa perempuan atau dengan rasio jenis kelamin sebesar 100,94 yang artinya dari 100 penduduk perempuan terdapat sekitar 101 penduduk laki-laki.

Jika dilihat dari komposisi perempuan di Kabupaten Asahan yang bekerja sebagai Pegawai Negeri Sipil (sekitar 67,78%) menggambarkan meskipun jumlahnya lebih sedikit dari laki-laki tapi kualitas perempuan di Asahan bisa diandalkan. Bila dilihat perkecamatan maka Kecamatan Kisaran Timur merupakan kecamatan dengan jumlah penduduk terbesar dengan tingkat persebaran penduduk sebesar 10,33persen sedangkan Kecamatan Sei Kepayang Timur adalah yang terkecil yaitu 1,28persen. Untuk Kecamatan terpadat urutan pertama adalah Kecamatan Kisaran Timur disusul Kisaran Barat dengan masing-masing kepadatan 2.498dan 1.843orangper km²dan yang terjarang adalah Kecamatan Bandar Pasir Mandoge. Hal ini dapat dimaklumi karena Kecamatan Kisaran Barat dan Kisaran Timur terletak di ibukota Kabupaten Asahan. Kepadatan penduduk di dua Kecamatan ini perlu mendapat pengelolaan yang lebih baik lagi agar tercipta lingkungan yang baik.

Dilihat dari kelompok umur, persentase penduduk usia 0-14 tahun sebesar 31,09 persen, 15-64 tahun sebesar 63,90 persen dan usia 65 tahun ke atas sebesar 5,02 persen yang berarti jumlah penduduk usia produktif lebih besar dibandingkan penduduk usia non produktif dengan rasio beban ketergantungan sebesar 56,50 artinya setiap 100 orang penduduk usia produktif menanggung sekitar 56 orang penduduk usia non produktif. Perlu perhatian serius untuk menangani penduduk usia lanjut (lansia) yang berjumlah 36.610 jiwa di Kabupaten Asahan.

4. Iklim

Kabupaten Asahan termasuk daerah yang beriklim tropis dan memiliki dua musim yaitu musim kemarau dan musim hujan. Musim kemarau dan musim hujan biasanya ditandai dengan sedikit banyaknya hari hujan dan volume curah hujan pada bulan terjadinya musim. Musim kemarau biasanya terjadi pada bulan Juni sampai September dan musim hujan pada

bulan November sampai bulan Maret, diantara kedua musim itu diselingi oleh musim pancaroba. Menurut catatan Stasiun Klimatologi PTPN III Kebun Sei Dadap, pada tahun 2016 terdapat 119 hari hujan dengan volume curah hujan sebanyak 2.070 mm. Curah hujan terbesar terjadi pada bulan Februari yaitu 273 mm dengan hari hujan sebanyak 11 hari. Sedangkan curah hujan paling kecil terjadi pada bulan April sebesar 51 mm dengan hari hujan sebanyak 4 hari. Rata-rata curah hujan tahun 2016 mencapai 172,5 mm/bulan.

5. Sumber Daya Manusia

Jumlah PNS Otonomi daerah di Kabupaten Asahan tahun 2019 berjumlah 6.884 orang. Tersiri atas 2.218 orang (32%) PNS laki –laki dan sisanya sebanyak 4.666 orang (68%) adalah PNS perempuan. Jika dirinci menurut golongan, sebagian besar merupakan golongan III yaitu sebesar 51 persen dan yang terkecil adalah golongan I sebesar 1 persen. Dilihat dari tingkat pendidikannya, sebagai besar adalah tamatan S1 sebesar 55 persen, Diploma 22 persen dan SMA 18 persen.

B. Deskriptif Data Penelitian

Pada bab ini peneliti akan menyajikan hasil penelitian yang meliputi deskripsi data dan pembahasan hasil penelitian yang didapat dari hasil analisis ekonometrika setelah diolah menggunakan spss 23 dengan menggunakan analisis regresi sederhana, dan dua uji lainnya.

Data penelitian yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder yang diperoleh melalui proses pengolahan dari instansi terkait yang sudah dikumpul dalam data BPS Kabupaten Asahan. Data diperoleh dari laporan yang dikumpul langsung dari Badan Pengelolaan Pendapatan Kabupaten Asahan. Untuk mendeskripsikan dan menguji analisis penelitian ini menggunakan Pajak Daerah, Realisasi modal Pembangunan Infrastruktur Jalan.

Peneliti menggunakan data dari instansi, data kontruksi permukaan dan panjang jalan menurut kondisinya untuk tahun 2010-2019 dengan jumlah

observasi sebanyak 10 tahun. Berikut akan disajikan data-data dari tiap-tiap variabel yang digunakan.

1. Deskripsi Pajak Daerah

Pajak daerah merupakan hasil dari pungutan daerah yang berasal dari masyarakat sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan pribadi atau badan.

Pajak Daerah juga bagian dari Pendapatan Asli Daerah sebagai penunjang kemampuan suatu daerah yang memberikan potensi penggalan kekayaan suatu daerah. Keberadaan suatu Pajak Daerah tidak terlepas diterapkannya otonomi daerah dan desentralisasi.

Otonomi daerah adalah kewenangan untuk mengatur kepentingan masyarakat atau kepentingan sendiri atau bisa dikatakan cara mengurus penyelenggaraan pemerintah atau cara menentukan urusan rumah tangga daerah. Ciri utama yang menunjukkan daerah otonom yaitu terletak pada kemampuan untuk menggali sumber-sumber keuangan sendiri yang cukup memadai untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerahnya.

Desentralisasi merupakan sebuah alat untuk mencapai salah satu tujuan bernegara, khususnya dalam rangka memberikan pelayanan umum yang lebih baik dan menciptakan proses pengambilan keputusan yang lebih demokratis.

Bappenda Kab Asahan mengatakan pajak daerah memiliki kedudukan dan fungsi yang sangat penting sebagai sumber pembiayaan pembangunan kota. Saat ini, sambungnya, Pemkab Asahan beserta Pemerintah Provinsi Sumatera Utara sangat memperhatikan ketersediaan berbagai infrastruktur dan utilitas kota yang diperlukan masyarakat. Oleh karenanya berbagai prasarana dan sarana terus dibangun, diperbaiki dan ditingkatkan guna mendukung kelancaran kegiatan sosial ekonomi masyarakat

Gambaran mengenai Pajak Daerah Pemerintah Kabupaten Asahan tahun anggaran 2010-2019 dimuat dalam tabel mengenai perkembangan Pajak Daerah pertahunnya sebagai berikut:

Tabel 4.3 Data Pajak Daerah Kabupaten Asahan tahun 2010-2019

No	Tahun	Pajak Daerah
1	2010	9.041.374.00
2	2011	11.967.669.693.00
3	2012	14.875.317.116.93
4	2013	20.296.777.755.23
5	2014	24.423.474.106.90
6	2015	26.286.364.648.44
7	2016	28.606.025.050.83
8	2017	37.930.651.824.80
9	2018	42.852.881.287.00
10	2019	55.100.685.137.80

Sumber: Badan Pusat Statistik

Dari tabel diatas mengenai perkembangan Pajak Daerah Pemerintah Kabupaten Asahan tahun 2010 sampai dengan 2019 mengalami keadaan atau kondisi baik atau bisa dikatakan bahwa pertahunnya mengalami kenaikan yang tinggi. Pada tahun 2010 nilai Pajak Daerah senilai 9.041.374.00 ditahun selanjutnya mengalami kenaikan yang sangat tinggi yakni tahun 2011 senilai 11.967.669.693.00 dengan angka perbandingan antara tahun 2010 dan 2011 sangat jauh.

Pada tahun 2012 mengalami kenaikan senilai 14.875.317.116.93. Untuk tahun 2013 naik senilai 20.296.777.755.23. Ditahun 2014 naik senilai 24.423.474.106.90. Tahun 2015 senilai 26.286.364.648.44, tahun 2016 naik senilai 28.606.025.050.83. ditahun selanjutnya tahun 2017 naik senilai 37.930.651.824.80 ditahun 2018 naik senilai 42.852.881.287.00. dari tahun 2010 sampai dengan 2018 mengalami kenaikan terus menerus pertahunnya namun ditahun 2019 angka perkembangan Pajak Daerah di Kabupaten Asahan drastis melonjak sangat tinggi yakni senilai 55.100.685.137.80

Untuk melihat gambaran umum Pajak Daerah Kabupaten Asahan tahun 2010-2019 lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 4.1 Penerimaan Pajak Daerah

2. Deskripsi Pembangunan Infrastruktur Jalan

Jalan merupakan sarana yang sangat penting untuk memperlancar dan mendorong roda perekonomian. Sarana jalan yang baik dapat meningkatkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari suatu daerah ke daerah lain. Panjang jalan dan kondisi jalan di seluruh Kabupaten Asahan pada tahun 2010-2019 bisa dilihat dari tabel dibawah ini:

Tabel 4.4 Panjang Jalan Menurut Konstruksi Permukaan Kabupaten Asahan 2010-2019

No	Tahun	Konstruksi Permukaan					Jumlah
		Hotmix	Aspal	Krikil	Batu	Tanah	
1	2010	127,20	156,74	151,80	348,35	496,69	1280,78
2	2011	145,55	163,99	151,86	350,31	539,49	1351,21
3	2012	177,28	196,34	163,49	324,89	491,24	1353,24
4	2013	178,08	200,70	160,09	360,43	453,4	1353,24
5	2014	183,97	178,19	152,28	353,78	344,33	1212,55

6	2015	199,56	176,35	154,15	342,57	339,92	1212,55
7	2016	240,86	184,32	108,32	436,85	372,73	1342,76
8	2017	312,24	137,79	464,16	8,80	419,77	1342,76
9	2018	399,07	190,38	451,92	12,730	344,04	1398,13
10	2019	399,07	183,82	412,56	13,478	367,17	1398,13

Sumber: Badan Pusat Statistik

Tabel 4.5 Kondisi dan Jenis Jalan Kabupaten Asahan 2010-2019

No	Tahun	Kondisi Jalan					Jumlah
		Baik	Sedang	Sedang Rusak	Rusak	Rusak Berat	
1	2010	217,85	102,64	522,70	827,59	112,00	1280,78
2	2011	145,55	163,99	151,86	350,31	539,29	1351,21
3	2012	333,65	175,96	60,90	694,80	87,93	1353,24
4	2013	447,27	262,28	30,39	590,00	23,30	1353,24
5	2014	386,47	210,34	57,23	467,53	90,98	1212,55
6	2015	402,06	205,41	58,08	458,31	88,69	1212,55
7	2016	271,57	118,16	11,95	99,45	141,63	1342,76
8	2017	305,54	64,20	7,86	455,14	499,32	1342,76
9	2018	328,71	112,32	73,68	402,76	480,65	1398,13
10	2019	417,86	107,86	73,09	379,35	420,13	1398,13

Sumber: Badan Pusat Statistik

Panjang jalan di Kabupaten Asahan pada tahun 2010 mencapai 1280,78 km. Untuk jalan kabupaten sebagian besar permukaannya adalah tanah yaitu sebesar 38,78 persen, 27,2 persen batu, 12,24 persen aspal, 11,77 persen krikil, dan 9,93 persen hotmix. Kondisi jalan di Kabupaten Asahan pada tahun 2010 masih memerlukan perhatian yang serius, walupun sudah terjadi perbaikan di beberapa ruas jalan tetapi sebagian besar jalan di Kabupaten Asahan 64,62 persen kondisinya masih rusak. Ditahun selanjutnya yaitu 2012 sampai dengan tahun 2016 kontruksi permukaan dan kondisi jalan di Kabupaten Asahan masih diposisi yang sama yaitu sebagian besar permukaan adalah tanah dan kondisi jalan masih rusak.

Tahun 2017 panjang jalan di Kabupaten Asahan mencapai 1342,76 km untuk jalan kabupaten sebagian besar permukaannya adalah krikir yaitu

sebesar 34,57 persen dan untuk kondisi jalan di Kabupaten Asahan semakin parah 37,19 persen dengan kondisi rusak berat. Namun ditahun 2018 untuk kontruksi permukaan jalan dan kondisi jalan di Kabupaten Asahan memiliki kesamaan dengan tahun 2017 yakni untuk kontruksi permukaan sebagian besar adalah krikil dan kondisi jalan adalah rusak besar.

Pada tahun 2019 mencapai 1398,13 km. Untuk jalan kabupaten sebagian besar permukaannya adalah hotmix yaitu sebesar 30,54 persen, 29,51 persen krikil, 26,26 persen tanah, 13,15 persen aspal, dan 9,6 persen batu. Kondisi jalan di Kabupaten Asahan pada tahun 2019 masih memerlukan perhatian yang serius, walupun sudah terjadi perbaikan di beberapa ruas jalan tetapi sebagian besar jalan di Kabupaten Asahan 30,05 persen kondisinya masih rusak berat. Gambaran mengenai jumlah realisasi modal untuk pembangunan jalan di Kabupaten Asahan tahun 2010-2019 dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4.6 Realisasi Modal Pembangunan Jalan tahun 2010-2019

No	Tahun	Pembangunan Jalan
1	2010	17.440.452.7
2	2011	25.199.339.923
3	2012	57.130.609.936
4	2013	46.306.672.162
5	2014	76.266.859.788
6	2015	37.607.004.920
7	2016	51.083.403.656
8	2017	78.159.190.962
9	2018	52.825.116.609
10	2019	53.926.031.840

Sumber : Badan Pusat Statistik

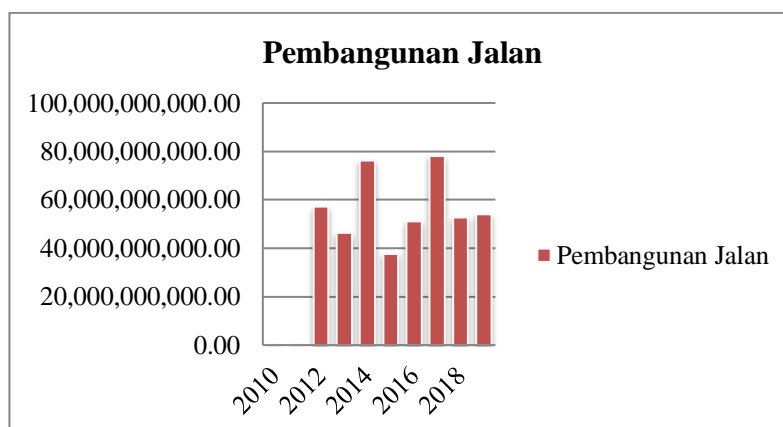
Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa data realisasi untuk modal Pembangunan Jalan Pemerintah Kabupaten Asahan selama tahun 2010-

2019 mengalami ketidak stabilan atau bisa dikatakan angka modal ditahun tersebut mengalami naik turun naik untuk pembangunan jalan di Kabupaten Asahan. Pada tahun 2010 total modal pembangunan jalan sebesar 17.440.452.7 namun ditahun 2011 naik sebesar 25.199.339.923. tahun 2012 semakin naik sebesar 57.130.609.936.

Pada tahun 2013 mengalami penurunan menjadi 46.306.672.162 meningkat drastis ditahun 2014 sebesar 76.266.859.788 namun ditahun 2015 mengalami penurunan yang sangat drastis sebesar 37.607.004.920. Pada tahun 2016 modal untuk pembangunan sebesar 51.083.403.656 semakin meningkat sitahun 2017 sebesar 78.159.190.962 menurun sitahun 2018 sebesar 52.825.116.609 naik ditahun 2019 sebesar 53.926.031.840.

Untuk melaksanakan tugas pemerintah pasti sangat diperlukan saran penunjang yang sangat memadai dan efisien dalam hal ini keuangan. Keuangan merupakan salah satu kriteria untuk mengetahui secara nyata kemampuan daerah dalam mengurus dan mengatur rumah tangganya sendiri.

Untuk mengetahui gambaran Realisasi Modal untuk Pembangunan Jalan Pemerintah Kabupaten Asahan tahun 2010-2019 secara lebih jelas, maka dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 4.2 Realisasi Modal Pembangunan Jalan

Hal ini menunjukkan Pemerintah Kabupaten Asahan untuk anggaran dalam bidang pembangunan infrastruktur jalan mengalami nilai persentase yang kurang totalitas untuk anggaran pembangunan. Untuk dapat melakukan pembangunan, pemerintah daerah diharapkan dapat meningkatkan anggaran untuk Modal Pembangunan Jalan agar mempelancar dan mendorong roda perekonomian. Sarana jalan yang baik dapat meningkatkan mobilitas penduduk dan mempelancar lalu lintas barang dari suatu daerah ke daerah lain.

C. Analisis Data

Setelah data diperoleh dan dideskripsikan serta diperlukan adanya pengujian atas data tersebut agar dapat dianalisis lebih lanjut dan digunakan dalam pengujian hipotesis. Adapun uji yang digunakan meliputi analisis uji normalitas, uji regresi linear sederhana dan uji hipotesis (uji statistic t dan koefisien determinasi). Berikut disajikan data Pajak Daerah (X) dan Pembangunan Infrastruktur Jalan (Y) pada Pemerintah Kabupaten Asahan tahun 2010-2019.

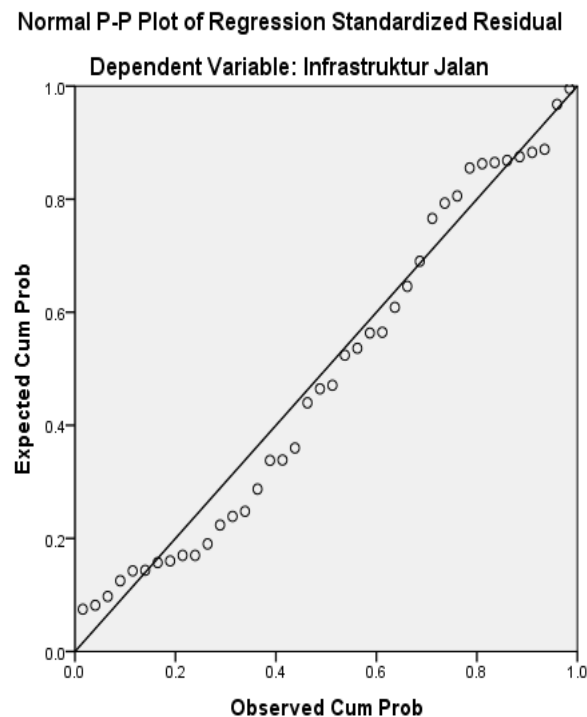
1. Uji Normalitas

Untuk mengetahui tingkat uji signifikan data apakah telah terdistribusi dengan normal atau tidak maka dapat dilakukan analisis grafik atau analisis statistik. melalui uji Normalitas dengan data statistik digunakan uji Nonparametrik Kolmogrov-Smirnov (KS), suatu data dikatakan normal jika mempunyai asymptotic significant lebih dari 0,05 berikut ini adalah uji normalitas yang dilakukan dalam penelitian.

Tabel 4.7 Hasil Uji Normalitas Kalmogrov-Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000009
	Std. Deviation	4621932753.55098500
Most Extreme Differences	Absolute	.105
	Positive	.105
	Negative	-.083
Test Statistic		.105
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		

Dari hasil pengujian pada tabel diatas terlihat besarnya nilai Kolmogrov-Smirnov adalah 0.105 dan signifikansinya berada pada 0.200 dan nilainya lebih besar dari tingkat signifikansi yaitu diatas $\alpha = 0,05$. Dalam hal ini berarti H_a diterima dan H_0 ditolak yang berarti data residual berdistribusi normal. Sedangkan kita dapat melihat grafik menggunakan Probability Plot dalam gambar dibawah Uji Probabilty Plot sebagai berikut:



Gambar 4. 3 Uji Normalitas Probability Plot

Dari grafik normal probability plot diatas terlihat terlihat bahwa titik-titik yang ada selalu mengikuti dan mendekati garis diagonalnya. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa nilai residual data terdistribusi normal. Hal ini mendukung hasil pengujian dengan menggunakan Kolmogrov-Smirnov Test yang telah dilakukan sebelumnya.

2. Uji Regresi Sederhana

Analisis Regresi Sederhana yang digunakan dalam penelitian untuk mengetahui pengaruh Pajak Daerah Terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan pada tahun 2010-2019. Berdasarkan hasil perhitungan analisis regresi linear sederhana yang dilakukan melalui statistik dengan menggunakan SPSS, maka diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.8 Coefficientsa

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	6184659259.97	1460447680.27		4.235	.000
Pajak Daerah	.881	.192	.597	4.590	.000

a. Dependent Variable: Infrastruktur Jalan

Berdasarkan tabel di atas maka dapat dibentuk persamaan regresi linear sederhana menunjukkan Coefficients, dan pada kolom B pada constan (a) adalah 6184659259.98 sedangkan nilai pajak daerah (b) adalah 0.881 sehingga persamaan regresi dalam penelitian ini adalah:

$$Y = a + bX + e$$

Dimana:

Y = Pembangunan Infrastruktur Jalan

X = Pajak Daerah

- a = Konstanta
- b = Koefisien Regresi
- e = Standar error

Model persamaan regresi berganda diatas bermakna:

$$Y = a + bX + e$$

$$= 6.184.659.259.98 + 0.881X$$

Maka koefisien b dinamakan arah regresi dan menyatakan perubahan rata-rata variabel Y untuk setiap perubahan variabel X sebesar satu satuan. Sehingga dari persamaan tersebut dijelaskan:

1. konstanta sebesar 6184659259.98 menyatakan jika pajak daerah tidak mengalami pembangunan Infrastruktur jalan maka bernilai tetap sebesar 6.184.659.259.98.
2. Koefisien regresi X sebesar 0.881 menyatakan bahwa jika pajak daerah mengalami peningkatan sebesar 1 Rupiah maka nilai pembangunan infrastruktur jalan akan mengalami peningkatan sebesar 0.881.

Dengan demikian variabel bebas yakni Pajak Daerah, saat ini terjadi kenaikan pajak daerah maka pembangunan infrastruktur jalan juga ikut mengalami kenaikan. Artinya pemerintah mampu memberi fasilitas dibidang pembangunan infrastruktur jalan maka terdapat sumbangan atau kontribusi dana yang lumayan besar per triwulan atau pertiga bulan kepada Pemerintah Kabupaten Asahan.

3. Uji Hipotesis

a. Uji Statistik t

Uji parsial statistic (uji t) dapat dilihat pada tabel coefficient (a) bertujuan untuk mengetahui besarnya pengaruh variabel bebas secara individual terhadap variabel terikat. Uji statistic t tersebut dibutuhkan untuk menguji seberapa besar variabel bebas yakni pajak daerah mempengaruhi pembangunan infrastruktur jalan. Berikut hasil SPSS 23 dari uji yang dilakukan:

Tabel 4.9 Uji Persial Statistic (uji t)

Model	T	Sig.
1 (Constant)	4.235	.000
Pajak Daerah	4.590	.000

Pada tabel diatas menunjukkan t (hitung) untuk variabel pajak daerah sebesar 4.590 dan t (tabel) sebesar 2.204 dan memiliki nilai signifikan sebesar 0.000 pada tingkat signifikannya 0,05. Hasil penelitian yang menunjukkan bahwa t (hitung) sebesar 4.590 > t (tabel) sebesar 2.204 dan nilai signifikansi 0,000 < 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa H0 ditolak dan Ha diterima. Artinya pajak daerah berpengaruh pada pembangunan infrastruktur jalan.

Berdasarkan tabel di atas persamaan regresi linear sederhana yang menunjukkan Coefficients, pada kolom B nilai constant (a) koefisien pembangunan infrastruktur jalan adalah 6184659259.98 , sedangkan nilai pajak daerah (b) adalah 0.881.

Dari uji regresi dengan taraf signifikan 5% dan derajat kebebasan pembilang (df1) = k-1= 1 serta derajat kebebasan penyebut (df2) n-k = 40-2 = 38 dengan nilai t (tabel) sebesar 2,204 yang dapat dilihat pada tabel kritis (Tabel t), didapat nilai t (hitung) sebesar 4.590. Karena nilai t hitung > t tabel maka H0 ditolak dan Ha diterima. Artinya dapat disimpulkan bahwa pajak daerah berpengaruh terhadap pembangunan infrastruktur jalan pada Pemerintah Kabupaten Asahan.

b. UJI R² (Koefisien Determinasi)

Koefisien determinasi (R²) mengukur seberapa jauh kemampuan variabel independen dalam menerangkan variabel dependen. Nilai koefisien determinasi nol dan satu. Nilai R² yang kecil berarti kemampuan

variabel independen dalam menerangkan variabel dependen sangat terbatas. Nilai R^2 mendekati satu berarti variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen. Berdasarkan pengolahan SPSS 23 yang telah dilakukan atas data yang diperoleh, dapat dilihat tabel berikut:

Tabel 4.10 Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.597 ^a	.357	.340	4682352739.572
a. Predictors: (Constant), Pajak Daerah				
b. Dependent Variable: Infrastruktur Jalan				

Dari tabel diatas hasil output di atas diperoleh nilai regresi korelasi sebesar 0.597. Artinya pajak daerah berpengaruh terhadap pembangunan infrastruktur jalan Pemerintah Kabupaten Batu Bara. Kemudian nilai R^2 sebesar 0.357 atau sebesar (35.7%) atau dibulatkan menjadi (36%), sehingga dapat dikatakan 36% pajak daerah menjelaskan pembangunan infrastruktur jalan Pemerintah Kabupaten Asahan, sedangkan sisanya sebesar 64% dijelaskan oleh variabel lain yang berada diluar model. Disimpulkan bahwa dari model regresi sederhana layak dipakai untuk penelitian, karena sebagian variabel terikat dijelaskan oleh variabel yang digunakan dalam model.

D. Interpretasi Hasil Penelitian

Penelitian ini berujuan untk mengetahui kontribusi pajak daerah bagi pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Asahan. Interpretasi datanya sebagai berikut:

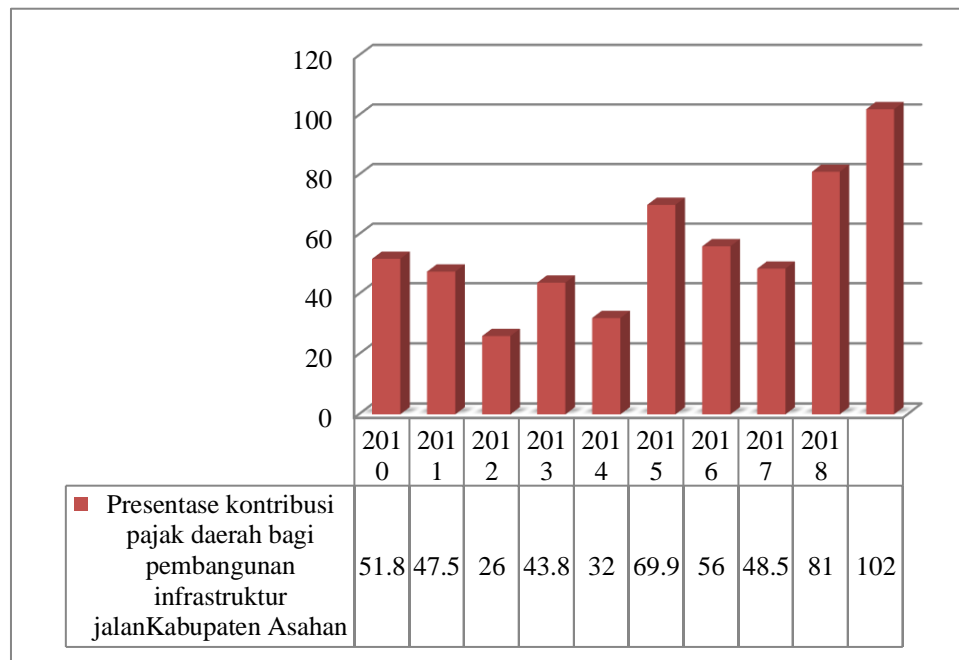
1. Kontribusi Pajak Daerah bagi Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan pada Tahun 2010-2019

Pajak daerah memiliki fungsi sebagai fungsi anggaran yang mana pajak yang dibayarkan masyarakat salah satunya dipergunakan atau dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur jalan di sebuah daerah. Pajak daerah memberikan kontribusi yang cukup signifikan terhadap pembangunan infrastruktur jalan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui besarnya kontribusi pajak daerah bagi pembangunan infrastruktur jalan Pemerintah Kabupaten Asahan pada tahun 2010 sampai 2019.

Tabel 4. 11 Presentase Kontribusi Pajak Daerah terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan Tahun 2010-2019

Tahun	Pajak Daerah	Pembangunan Jalan	Presentase (%)
2010	9.041.374.00	17.440.452.7	51.8
2011	11.967.669.693.00	25.199.339.923	47.5
2012	14.875.317.116.93	57.130.609.936	26
2013	20.296.777.755.23	46.306.672.162	43.8
2014	24.423.474.106.90	76.266.859.788	32
2015	26.286.364.648.44	37.607.004.920	69.9
2016	28.606.025.050.83	51.083.403.656	56
2017	37.930.651.824.80	78.159.190.962	48.5
2018	42.852.881.287.00	52.825.116.609	81
2019	55.100.685.137.80	53.926.031.840	102

Untuk lebih jelasnya kontribusi pajak daerah bagi pembangunan infrastruktur jalan Kabupaten Asahan tahun 2010-2019 dapat dilihat grafik berikut:



Gambar 4.4 Presentase Kontribusi Pajak Daerah terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan Tahun 2010-2019

Rumus analisis kontribusi = $\frac{\text{Penerimaan Pajak Daerah} \times 100\%}{\text{Realisasi Modal Pembangunan Jalan}}$

Pajak Daerah

$$\begin{aligned} \text{Tahun 2010} &= \frac{9.041.374.00}{17.440.452.7} \times 100\% \\ &= 51\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tahun 2011} &= \frac{11.967.669.693}{25.199.339.923} \times 100\% \\ &= 47.5\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tahun 2012} &= \frac{14.875.317.116.93}{57.130.609.936} \times 100\% \\ &= 26\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tahun 2013} &= \frac{20.296.777.755.23}{46.306.672.162} \times 100\% \\ &= 43.8\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tahun 2014} &= \frac{24.423.474.106.90}{76.266.859.788} \times 100\% \\ &= 32\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tahun 2015} &= \frac{26.286.364.648.44}{37.607.004.920} \times 100\% \\ &= 69.9\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tahun 2016} &= \frac{28.606.025.050.83}{51.083.403.656} \times 100\% \\ &= 56\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tahun 2017} &= \frac{37.930.651.824.80}{78.159.190.962} \times 100\% \\ &= 48.5\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tahun 2018} &= \frac{42.852.881.287}{52.825.116.609} \times 100\% \\ &= 81\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tahun 2019} &= \frac{55.100.685.137.80}{53.926.031.840} \times 100\% \\ &= 102\% \end{aligned}$$

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa perkiraan pertahunnya di tahun 2010 hingga 2019 pajak daerah memberikan kontribusi yang cukup besar terhadap pembangunan infrastruktur jalan Kabupaten Asahan, yaitu pada tahun 2010 sebesar 51%, pada tahun 2011 menurun menjadi 47.5%, pada tahun 2012 menurun drastis menjadi 26%. Namun ditahun 2013 naik sebesar 43.8%, pada tahun 2014 turun kembali menjadi 32%, kemudian naik ditahun 2015 menjadi 69.9%. pada tahun 2016 sebesar 56%, tahun 2017 turun menjadi 48.5%. pada tahun 2018 naik sebesar 81%, namun ditahun 2019 naik drastis menjadi 102%. Walaupun besarnya kontribusi pajak daerah mengalami naik turun namun ditahun 2019 angka kontribusi yang paling besar.

2. Pengaruh Pajak Daerah terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa variabel Pajak Daerah memiliki pengaruh signifikan terhadap Infrastruktur Jalan. Hal ini terlihat ada uji t dimana t_{hitung} 4.590 lebih besar dari t_{tabel} 2.204 dengan signifikansi $0,000 < 5\%$ dan dengan nilai koefisien sebesar 0,881. Adapun untuk melihat besar pengaruh pajak daerah terhadap infrastruktur jalan adalah dengan melihat nilai pada tabel Beta dalam kolom *Standardzide Coefficient*. Nilai Beta untuk variabel pajak daerah adalah sebesar 0,597 atau sebesar 59.7 % Artinya besarnya nilai tersebut menunjukkan nilai yang positif dan signifikan yang artinya apabila Pajak Daerah mengalami peningkatan maka Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan akan mengalami peningkatan.

Kemudian dilihat dari nilai R^2 sebesar 0.357 atau sebesar (35.7%) atau dibulatkan menjadi (36%), sehingga dapat dikatakan 36% pajak daerah menjelaskan pembangunan infrastruktur jalan Pemerintah Kabupaten Asahan, sedangkan sisanya sebesar 64% dijelaskan oleh variabel lain yang berada diluar model.

Penelitian ini menyatakan bahwa pajak daerah berpengaruh signifikan terhadap pembangunan infrastruktur jalan. Artinya pajak daerah yang terkumpul tinggi akan berpengaruh untuk pembangunan infrastruktur di daerah Kabupaten Asahan. Hal ini berarti jika pajak daerah mengalami kenaikan, maka pembangunan infrastruktur jalan akan meningkat. Dan Pajak daerah terbukti merupakan salah satu pengalokasi untuk pembangunan infrastruktur jalan di suatu daerah.

Dikuatkan dari penelitian terdahulu. Yang mana penelitian terdahulu mengkaitkan bahwa kontribusi pajak daerah salah satunya dialokasikan ke pembangunan infrastruktur jalan di suatu daerah. Peneliti ini menguatkan dengan menggunakan metode pendekatan yang berbeda yakni metode kuantitatif. Dan teori dari Masdiasmo yang mengatakan bahwa pajak daerah salah satu fungsi anggaran yang dialokasikan ke pembangunan infrastruktur jalan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis data yang dilakukan maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Besar Kontribusi Pajak Daerah bagi Pembangunan Jalan di Kabupaten Asahan dari tahun 2010 sampai dengan 2019 memberikan kontribusi yang cukup besar terhadap pembangunan infrastruktur jalan Kabupaten Asahan, yaitu pada tahun 2010 sebesar 51%, pada tahun 2011 menurun menjadi 47.5%, pada tahun 2012 menurun drastis menjadi 26%. Namun ditahun 2013 naik sebesar 43.8%, pada tahun 2014 turun kembali menjadi 32%, kemudian naik ditahun 2015 menjadi 69.9%. pada tahun 2016 sebesar 56%, tahun 2017 turun menjadi 48.5%. pada tahun 2018 naik sebesar 81%, namun ditahun 2019 naik drastis menjadi 102%. Walaupun besarnya kontribusi pajak daerah mengalami naik turun namun ditahun 2019 angka kontribusi yang paling besar.
2. Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa variabel Pajak Daerah memiliki pengaruh signifikan terhadap Infrastruktur Jalan. Hal ini terlihat ada uji t dimana t_{hitung} 4.590 lebih besar dari t_{tabel} 2.204 dengan signifikansi $0,000 < 5\%$ dan dengan nilai koefisien sebesar 0,881. Adapun untuk melihat besar pengaruh pajak daerah terhadap infrastruktur jalan adalah dengan melihat nilai pada tabel Beta dalam kolom *Standardzide Coefficient*. Nilai Beta untuk variabel pajak daerah adalah sebesar 0,597 atau sebesar 59.7 % Artinya besarnya nilai tersebut menunjukkan nilai yang positif dan signifikan yang artinya apabila Pajak Daerah mengalami peningkatan maka Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan akan mengalami peningkatan atau bisa dilihat dari uji regresi yang dilakukan, pajak daerah menunjukkan angka sebesar 0.881 menyatakan bahwa jika pajak daerah mengalami peningkatan sebesar 1 Rupiah maka

nilai pembangunan infrastruktur jalan akan mengalami peningkatan sebesar 0.881. Kemudian dilihat dari nilai R^2 sebesar 0.357 atau sebesar (35.7%) atau dibulatkan menjadi (36%), sehingga dapat dikatakan 36% pajak daerah menjelaskan pembangunan infrastruktur jalan Pemerintah Kabupaten Asahan, sedangkan sisanya sebesar 64% dijelaskan oleh variabel lain yang berada diluar model.

3. Pajak Daerah yang terkumpul tinggi akan berpengaruh untuk pembangunan infrastruktur di daerah Kabupaten Asahan. Hal ini berarti jika pajak daerah mengalami kenaikan, maka pembangunan infrastruktur jalan akan meningkat. Dan Pajak daerah terbukti merupakan salah satu pengalokasi untuk pembangunan infrastruktur jalan di suatu daerah atau bisa dilihat dari uji regresi yang dilakukan, pajak daerah menunjukkan angka sebesar 0.881 menyatakan bahwa jika pajak daerah mengalami peningkatan sebesar 1 Rupiah maka nilai pembangunan infrastruktur jalan akan mengalami peningkatan. Peneliti menyimpulkan bahwa hasil dari penelitian kuantitatif yang dilakukan untuk melihat kontribusi pajak daerah bagi pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Asahan belum optimal dilihat dari kenyataan di lapangan daerah Kabupaten Asahan dari beberapa Kecamatan yang ada di Kabupaten Asahan yang belum optimal dilakukan untuk pembangunan jalan tersebut.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dilakukan tentang Analisis Kontribusi Pajak Daerah bagi Infrastruktur Jalan di Kabupaten Asahan, maka penulis mengajukan beberapa saran sebagai berikut:

1. Sebaiknya pemerintah Kabupaten Asahan lebih mengoptimalkan usaha dalam pembangunan infrastruktur jalan di daerah dikarenakan masih banyak jalan yang belum optimal untuk pembangunannya atau kata lain langsung melakukan pembangunan untuk jalan yang belum optimal tersebut.

2. Untuk peneliti selanjutnya, hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai acuan untuk melakukan penelitian selanjutnya dengan menambahkan sampel dan sistem pengelolaan pajak daerah lebih diutamakan dan memperluas periode pengamatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmadi, Nur Bi Rahmani. *Metodologi penelitian Ekonomi*. Medan: FEBI UIN-SU Press. 2016.
- Akmal, Azhari Tarigan. *Metodologi Penelitian Ekonomi Islam*. Medan: La-Tansa Press, 2011
- Amas, Ekil Setiami. *Kontribusi Pajak Daerah bagi Pembangunan Infrastruktur Jalan (Studi pada Dinas Pendapatan, Pengelolaan Keuangan dan Aset Kabupaten Sidoarjo dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Sidoarjo)*. Jurnal Administrasi Publik.
- Amin, Fadillah. *Penganggaran di Pemerintah Daerah dalam Perspektif Teoritis, Normatif dan Empiris*. Malang: UB Press. 2019.
- Anggito, Albi dan Johan Seiawan. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sukabumi: Jejak. 2018.
- Asdiqoh, Siti. *Implementasi Pendidikan Karakter pada Siswa Madrasah Aliyah Negeri 1 Boyolali*. Salatiga: LP2M IAIN Salatiga. 2020.
- Ayu, Nungung Sofiati. *Keuangan di Era Otonomi Daerah*. Yogyakarta: Andi (Anggota IKAPI). 2017.
- Data dari BPS Kabupaten Asahan Update terakhir ditahun 2018.
- Dwi, Damas Anggoro. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Malang: UB Press. 2017.
- Harahap, Isnaini. Dkk. Hadis-hadis Ekonomi “Mengelola Keuangan Negara”. Jakarta: Kencana Prenadamedia Group. 2015.
- Idham. *Konsolidasi tanah perkotaan dalam perspektif otonomi daerah*. 2004.
- Imsar. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Tingkat Pengangguran Terbuka di Indonesia Periode 1989-2016*. Jurnal Ekonomi Islam. Vol 5 No.1, 1 Januari-Juni 2018
- Ismail, Tjip. *Potret Pajak Daerah di Indonesia*. Jakarta: Kencana. 2018.

- Istijanto. *Riset Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Umum. 2005.
- Jannah, Miftah Simanjuntak. Warga Kecamatan Pulau Rakyat. Wawancara di Asahan. tanggal 28 November 2019
- J. Supranti, *Statistik untuk Pemimpin Berwawasan Global*, Jakarta: Salemba Empat
- Kemenkeu.go.id. *Pajak Daerah*. Dari http://www.djpk.kemenkeu.go.id/wp-content/uploads/2018/08/pajak_daerah-1.pdf. 2018.
- Laporan Akhir Penyusunan Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pembangunan Ekonomi DIY. 2016.
- Mahmud, Amir dan Muhammad Endy Fadlullah. *Mimpi Wisata Syari'ah: Studi Atas Pelaksanaan Wisata Syari'ah Pulau Santen Banyuwangi*. Banyuwangi: LPPM Institusi Agama Islam Ibrahimy Genteng. 2018.
- Marwiyah, Siti. *Kepemimpinan Sipiiritual Profetik dalam Pencegahan Korupsi*, Surabaya: CV Jakad Publishing. 2018.
- Mulya, Calunia Firdausy. *Kebijakan dan Strategi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah dan Pembangunan Nasional*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia. 2018.
- Nkripost. Selamat Jalan di Jalan Rusak Simpang 4 Asahan Yang Tak Kunjung di Perbaiki. Dari <https://nkripost.com/selamat-datang-di-jalan-rusak-simpang-4-asahan-yang-tak-kunjung-di-perbaiki/>. 2020.
- Norman, dkk. *Perbandingan Pembangunan Desa Karya Jaya dan Oembangunan Desa Tani Bakti Kecamatan Samboja Kabupaten Kutai Katanegara*, Jurnal Ilmu Pemerintah, Vol. 5 No 3. 2017
- Orbit Digital Daily.com, PAD Kabupaten Asahan Meningkatkan Selama 4 Tahun Terakhir. Dari <https://orbitdigitaldaily.com/pad-kabupaten-asahan-meningkat-selama-4-tahun-terakhir/>. 2019.
- Orbit Digital.com. Jalan Penghubung Desa Bandar Pulau Pekan ke Gonting Malaha, Kecamatan Bandar Pulau, Asahan Rusak Parah. Dari <https://orbitdigitaldaily.com/jalan-penghubung-desa-bandar-pulau-pekan-ke-gonting-malaha-rusak-parah/>. 2019.

- Panorama, Maya. *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Yogyakarta: IDEA. 2017.
- Penelitian KPJU Unggulan UMKM Provinsi Sumatera Utara Tahun. Dari Bank Indonesia. 2018.
- Ratnawati, Juli. *Dasar-dasar Perpajakan*, Yogyakarta: CV Budi Utama, 2015.
Repository. Uin-suska.ac.id. 2011
- Rufiana, Winda Dewi, dkk. *Kontribusi Pajak Hotel dan Pajak Reklame dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (Studi Pada Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang)*. Jurnal Perajakan Administrasi Bisnis, Vol. 1- No 1. 2016.
- Sani, Achmad Alhusain, dkk. *Kebijakan dan Strategi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah dalam Pembangunan Nasional*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia. 2017.
- Soemarso. *Perpajakan Pendekatan Komprehensif*. Salemba Empat
- Sumutprov.go.id. Jalan Rusak di Sei Kepayang Asahan, Pemprov Sumut dan Pemkab Asahan Bersinergi Cari Solusi. Dari <https://humas.sumutprov.go.id/jalan-rusak-di-sei-kepayang-asahan-pemprov-sumut-dan-pemkab-asahan-bersinergi-cari-solusi/>. 2019.
- Supramono. *Perpajakan Indonesia-Mekanisme dan Perhitungan*. Yogyakarta: CV Andi Offset. 2010.
- Surya, Lukman dan Nur Kholik. *Manifesto Modernisasi Pendidikan Islam Ulasan Pemikiran Soekarno*, Tasikmala: Esu Publisher. 2020.
- Syafina, Laylan. *Panduan Penelitian Kuantitatif Akuntansi*. Medan. 2018
- Totok, Towaf Irawan. 2016. *Kajian Potensi dan Peluang Pembangunan Infrastruktur di Sektor Sosial Dengan Skema KBPU*, Jurnal Riset Manajemen dan Bisnis, Vol,1, No 2, Oktober
- Waluyo. *Perpajakan Indonesia*. Jakarta: Salemba Empat. 2017.
- Warta Ekonomi.co.id. *Desa Sejahtera dan Mandiri Harus Didukung Infrastruktur yang memadai*. Artikel Berita dari <https://www.wartaekonomi.co.id/read229278/desa-sejahtera-dan-mandiri-harus-didukung-infrastruktur-memadai>. 2019.

Web Pajak Daerah

Yusi, Syahirman dan Umiyati Idris. *STATISTIK untuk Ekonomi dan Penelitian*.
Palembang: Penerbit Citrabooks Indonesia. 2010.

LAMPIRAN

1. Rekapulasi Data

Tahun	Pajak Daerah (X)	Pembangunan Jalan (Y)
2010Q1	-1613836579	-1987336761
2010Q2	-442157579.7	-729844787.9
2010Q3	588099843.2	633106099.5
2010Q4	1476935690	2101515902
2011Q1	2224349960	3675384619
2011Q2	2830342653	5354712250
2011Q3	3294913770	7139498797
2011Q4	3618063310	9029744258
2012Q1	3348041505	12959221224
2012Q2	3569041505	14286875479
2012Q3	3829332427	14946479611
2012Q4	4128895385	14938033622
2013Q1	4616509234	10998282308
2013Q2	4935119832	10959038157
2013Q3	5233499738	11557045965
2013Q4	5511648952	12792305732
2014Q1	5769567474	14664817459
2014Q2	6007255394	17174581145
2014Q3	6224712442	20321596790
2014Q4	6421938888	24105864395
2015Q1	6243592623	8882055411
2015Q2	6316800528	9086858993
2015Q3	6608195115	9504153021
2015Q4	7117776383	10133937495
2016Q1	8132627809	10976212416
2016Q2	7333088991	12030977784
2016Q3	6751736854	13298233598
2016Q4	6388571398	14777979858
2017Q1	8653591413	19048702902
2017Q2	9276327210	19922035520
2017Q3	9794030855	19976464050
2017Q4	10206702348	19211988491
2018Q1	9965606060	14548731842

2018Q2	10387707501	13378398907
2018Q3	10924271042	12621112685
2018Q4	11575296683	12276873175
2019Q1	12340784424	12345680376
2019Q2	13220734264	12827534291
2019Q3	14215146205	13722434917
2019Q4	15324020245	15030382256

2. Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		40
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000009
	Std. Deviation	4621932753.5509
Most Extreme Differences	Absolute	.105
	Positive	.105
	Negative	-.083
Test Statistic		.105
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

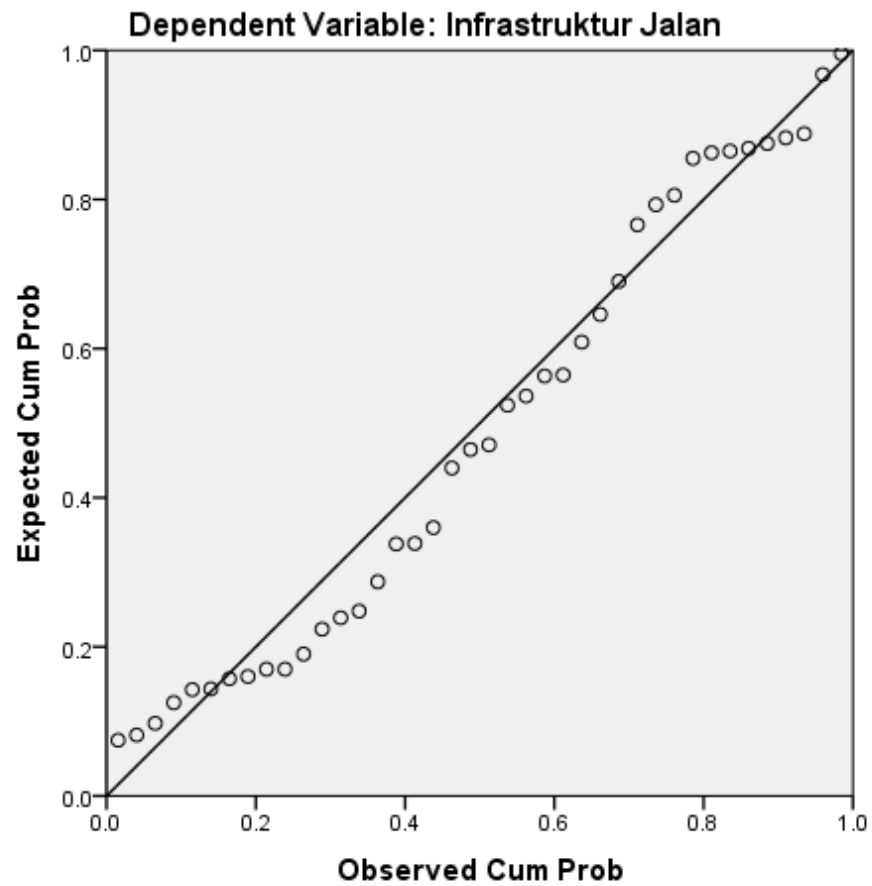
a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



3. Uji Regresi Sederhana

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6184659259.977	1460447680.271		4.235	.000
	Pajak Daerah	.881	.192	.597	4.590	.000

a. Dependent Variable: Infrastruktur Jalan

4. Uji hipotesis

a. Uji t

Coefficients^a

Model		T	Sig.
1	(Constant)	4.235	.000
	Pajak Daerah	4.590	.000

a. Dependent Variable: Infrastruktur Jalan

b. Uji R²

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.597 ^a	.357	.340	4682352739.57 2

a. Predictors: (Constant), Pajak Daerah

b. Dependent Variable: Infrastruktur Jalan

5. Tabel Titik Persentase Distribusi t (d.f = 1-40)

Pr	0.25	0.10	0.05	0.025	0.01	0.005	0.001
df	0.50	0.20	0.10	0.050	0.02	0.010	0.002
1	1.00000	3.07768	6.31375	12.70620	31.82052	63.65674	318.30884
2	0.81650	1.88562	2.91999	4.30265	6.96456	9.92484	22.32712
3	0.76489	1.63774	2.35336	3.18245	4.54070	5.84091	10.21453
4	0.74070	1.53321	2.13185	2.77645	3.74695	4.60409	7.17318
5	0.72669	1.47588	2.01505	2.57058	3.36493	4.03214	5.89343
6	0.71756	1.43976	1.94318	2.44691	3.14267	3.70743	5.20763
7	0.71114	1.41492	1.89458	2.36462	2.99795	3.49948	4.78529
8	0.70639	1.39682	1.85955	2.30600	2.89646	3.35539	4.50079
9	0.70272	1.38303	1.83311	2.26216	2.82144	3.24984	4.29681
10	0.69981	1.37218	1.81246	2.22814	2.76377	3.16927	4.14370
11	0.69745	1.36343	1.79588	2.20099	2.71808	3.10581	4.02470
12	0.69548	1.35622	1.78229	2.17881	2.68100	3.05454	3.92963
13	0.69383	1.35017	1.77093	2.16037	2.65031	3.01228	3.85198
14	0.69242	1.34503	1.76131	2.14479	2.62449	2.97684	3.78739
15	0.69120	1.34061	1.75305	2.13145	2.60248	2.94671	3.73283

16	0.69013	1.33676	1.74588	2.11991	2.58349	2.92078	3.68615
17	0.68920	1.33338	1.73961	2.10982	2.56693	2.89823	3.64577
18	0.68836	1.33039	1.73406	2.10092	2.55238	2.87844	3.61048
19	0.68762	1.32773	1.72913	2.09302	2.53948	2.86093	3.57940
20	0.68695	1.32534	1.72472	2.08596	2.52798	2.84534	3.55181
21	0.68635	1.32319	1.72074	2.07961	2.51765	2.83136	3.52715
22	0.68581	1.32124	1.71714	2.07387	2.50832	2.81876	3.50499
23	0.68531	1.31946	1.71387	2.06866	2.49987	2.80734	3.48496
24	0.68485	1.31784	1.71088	2.06390	2.49216	2.79694	3.46678
25	0.68443	1.31635	1.70814	2.05954	2.48511	2.78744	3.45019
26	0.68404	1.31497	1.70562	2.05553	2.47863	2.77871	3.43500
27	0.68368	1.31370	1.70329	2.05183	2.47266	2.77068	3.42103
28	0.68335	1.31253	1.70113	2.04841	2.46714	2.76326	3.40816
29	0.68304	1.31143	1.69913	2.04523	2.46202	2.75639	3.39624
30	0.68276	1.31042	1.69726	2.04227	2.45726	2.75000	3.38518
31	0.68249	1.30946	1.69552	2.03951	2.45282	2.74404	3.37490
32	0.68223	1.30857	1.69389	2.03693	2.44868	2.73848	3.36531
33	0.68200	1.30774	1.69236	2.03452	2.44479	2.73328	3.35634
34	0.68177	1.30695	1.69092	2.03224	2.44115	2.72839	3.34793
35	0.68156	1.30621	1.68957	2.03011	2.43772	2.72381	3.34005
36	0.68137	1.30551	1.68830	2.02809	2.43449	2.71948	3.33262
37	0.68118	1.30485	1.68709	2.02619	2.43145	2.71541	3.32563
38	0.68100	1.30423	1.68595	2.02439	2.42857	2.71156	3.31903
39	0.68083	1.30364	1.68488	2.02269	2.42584	2.70791	3.31279
40	0.68067	1.30308	1.68385	2.02108	2.42326	2.70446	3.30688