

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan suatu negara kesatuan yang mengenakan sistem otonomi ke daerah ataupun dapat disebut juga dengan desentralisasi. Dengan adanya sistem desentralisasi ini dapat memudahkan wewenang pemerintah pusat yang terlalu besar di masa lalu, pengaturan desentralisasi ini menjadi bukti bahwa pemerintah Indonesia menjalani suatu kebijakan penting yang berguna untuk pemerataan kesejahteraan masyarakat terutama dalam rangka mencapai tujuan pembangunan infrastruktur untuk memajukan kesejahteraan umum.

Infrastruktur jalan merupakan salah satu tanggung jawab yang berasal dari pemerintah setempat dimana suatu pembangunan berguna untuk kelancaran aktivitas publik sebagai salah satu sistem perencanaan pembangunan daerah yang merata di semua wilayah dan masyarakat dapat merasakan manfaatnya dan kegunaannya. Infrastruktur telah menjadi kebutuhan dasar sebagai pengoperasian alur aktifitas sehari-hari agar lancar dan optimal, bentuk infrastruktur jalan dapat berupa listrik, air bersih, jalan, dll. Infrastruktur secara umum diartikan berupa berbagai bentuk fasilitas yang dibangun oleh pemerintah yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat umum guna mendukung dan mempermudah aktivitas masyarakat didalam kehidupan sehari-hari mereka. Infrastruktur adalah semua fasilitas baik itu fisik ataupun non-fisik, adapun contoh infrastruktur dalam bentuk fisik antara lain jalan, jalan tol, jaringan listrik, stadion, jembatan, dan sebagainya. Sedangkan fasilitas infrastruktur non-fisik seperti pelayanan publik. Berdasarkan data Logistic Performance Index (LPI) tahun 2018, indeks infrastruktur Indonesia berada di peringkat 46 di bawah Thailand (32), Malaysia (41), Singapura (7), bahkan lebih rendah dengan Vietnam yang berada di peringkat 39. (lpiworldbank.org, 2018)

Pembangunan infrastruktur jalan dapat meningkatkan kesejahteraan dan pembangunan ekonomi masyarakat untuk kelancaran arus barang dan jasa. Sehingga peran infrastruktur jalan sangat penting dalam suatu daerah. Karena hal ini pemerintah

Kabupaten Bekasi menjadikan pembangunan sebagai prioritas dan terus melakukan pembangunan infrastruktur jalan meskipun sejumlah anggaran dialihkan untuk penanganan covid-19. Membangun infrastruktur jalan sebanding dengan membangun sebuah sistem yang kompleks. Hal ini dikarenakan jika pemerintah sudah menyediakan infrastruktur jalan sudah baik maka akan berdampak pada kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat. Keperluan membangun infrastruktur berkaitan erat dengan sejauh mana keperluan infrastruktur untuk pembangunan daerah, karena biaya yang besar jadi diperlukannya skala prioritas. Isu ini menjadi hal yang sangat menarik mengingat pembangunan infrastruktur jalan sangat ditentukan oleh ketersediaan pendanaan, urgensinya, serta prioritas yang ditetapkan berdasarkan tingkat kerusakan jalan sesuai dalam rencana jangka panjang dan menengah pembangunan tersebut.

Setiap tahunnya pemerintah terus melakukan perbaikan jalan tetapi kerusakan jalan selalu muncul yang diakibatkan adanya beban kendaraan-kendaraan bermuatan besar yang melintas tidak sesuai dengan kemampuan jalan, selain itu kondisi tanah yang kurang baik juga menjadi penyebabnya. Iwan juga menerangkan akan melakukan penanganan infrastruktur jalan sesuai arahan Bupati Bekasi yaitu dengan menggunakan teknologi yang disesuaikan dengan kondisi fisik jalan tersebut untuk pembangunan jalan.

Bidang pengairan juga menjelaskan untuk perbaikan jalan tidak bisa diselesaikan semua, minimal 12% hingga 15% setiap tahunnya dan ditangani menurut skala prioritas paling tinggi beban jalannya. Pada tahun 2021 hingga 2022 ada beberapa titik jalan rusak yang sedang dilakukan perbaikan, data pembangunan jalan tahun 2021 dan 2022 dapat dilihat pada table dibawah ini:

Tabel 1. 1 Pembangunan Jalan Kabupaten Bekasi Tahun 2021

No	Pembangunan Jalan	Lokasi
1	Lanjutan drainase dan trotoar	Ruas Tegal Gede - Tegal Danas
2	Pengadaan dan pemasangan drainase / gorong-gorong	Depan SDN Cibuntu 01
3	Saluran dan trotoar batas kota	Cibiung

No	Pembangunan Jalan	Lokasi
4	Kelanjutan peningkatan cor jalan tanggul irigasi	Bojong – Labansari
5	Lanjutan peningkatan jalan batas kota	Pangkalan
6	Lanjutan peningkatan jalan	Cipayung – Pasirtanjung
7	Lanjutan Peningkatan Jalan	Muara Bakti - Hurip Jaya (Depan SMK 1 Muara Bakti)
8	Lanjutan Peningkatan Jalan	Pantai Harapan jaya - Pantai mekar
9	Lanjutan Peningkatan jalan	Pulo rengas - Pulo tanjung
10	Lanjutan Peningkatan jalan	Warung Bongkok - Sukadanau
11	Pembangunan Jalan Batas Kota	Cibitung Sisi Utara kalimalang
12	Pembangunan Jalan	Tambelang - Pulo Puter
13	Penataan Jalan	Kalimalang (median ruas Cibitung - Tegal Gede)
14	Penataan Jalan	Kalimalang (median ruas Tegal Gede- Tegaldanas)
15	Penataan Median Jalan	Tegal danas - Kandang Gereng
16	Pengecoran Lanjutan jalan Utama	Sukamukti Batas Desa Sukabungah
17	Peningkatan dan pelebaran jalan altenatif batas kota	(Karang Satria) –Tambun Utara
18	Peningkatan dan Pelebaran Jalan Alternatif	Waluya - Karang Bahagia
19	Peningkatan dan Pelebaran Jalan	Kalimalang Cibitung–Tegal Gede
20	Peningkatan dan Pelebaran Jalan	Setu–Tambelang
21	Peningkatan dan Pelebaran Jalan warung satu	Tabelang
22	Peningkatan Jalan Kampung Utan	Cibuntu (Overlay)(lanjutan)

No	Pembangunan Jalan	Lokasi
23	Peningkatan Jalan Lanjutan Tanggul PNR Dusun I	Kp. Pelaukan Dusun II Desa Sukaraya
24	Peningkatan jalan Lingkar	Cibuntu (lanjutan)
25	Peningkatan jalan	Marunda–Bojongkaratan
26	Peningkatan Jalan	Pantai Bakti - Bungin
27	Peningkatan Jalan	Pantai Harapan Jaya–Jaya Sakti
28	Peningkatan Jalan	Pulo Besar–Peundeuy
29	Peningkatan Jalan	Jalan Raya H. Bosih
30	Peningkatan Jalan Sasak Goban Desa Sukarahayu menuju Jalan desa Sukadaya	(jalan penghubung kecamatan Tambelang menuju kecamatan Sukawangi)
31	Peningkatan jalan	Sukamahi – Cicau
32	Peningkatan Jalan	Tegal Gede - Tegal Danas
33	Peningkatan Jalan	Tumaritis
34	Pemeliharaan jalan	Se Kabupaten Bekasi

Sumber: Dinas Sumber Daya Air, Bina Marga, dan Bina Konstruksi Kabupaten Bekasi

Tabel 1. 2 Pembangunan Jalan Kabupaten Bekasi Tahun 2022

No	Pembangunan Jalan	Lokasi
1	Peningkatan Jalan Industri	Cikarang Utara
2	Pembangunan Drainase Jalan Industri	Cikarang Utara
3	Lanjutan Overlay Cibitung – Tegalgede	Cikarang Utara/Cikarang Selatan
4	Peningkatan jalan Wanasari - Puloputer Sejajar CBL	Tambun Utara
5	Lanjutan Pembentukan Badan Jalan Pantai - Harapan Jaya - Pantai Mekar	Muara Gembong
6	Lanjutan Peningkatan Jalan Pantai Harapan Jaya – Jayasakti	Cabangbungin
7	Lanjutan Peningkatan Jalan pantai Bakti – Bungin	Muara gembong
8	Rekonstruksi Jalan Cicau- Serang Baru	Cikarang Pusat / Serang Baru

No	Pembangunan Jalan	Lokasi
9	Rekonstruksi Jalan Sukamahi – Cicau	Cikarang Pusat
10	Lanjutan Overlay Tegalgede - Tegal danas	Cikarang Selatan- Cikarang Pusat
11	Lanjutan Saluran dan Trotoar Cibitung - Tegal Gede	Cibitung / Cikarang Barat
12	Median Ruas Jalan Batas Kota- Cibitung	Tambun Selatan / Cibitung
13	Median Ruas Jalan Cibitung - Tegal Gede	Cikarang Utara/Cikarang Selatan
14	Median Ruas Jalan Tegal Gede - Tegal Danas	Cikarang Selatan- Cikarang Pusat
15	Peningkatan Jalan Gabus rawa – Puloputer	Tambun Utara
16	Rekonstruksi Ruas Jalan Tegal Gede - Tegal Danas	Cikarang Selatan- Cikarang Pusat
17	Peningkatan Jalan Teluk Haur - Teluk Ambulu	Pebayuran
18	Rekonstruksi Jalan Tegal Danas - Batas Karawang	Cikarang Pusat
19	Rekonstruksi Jalan Tegal Danas – Cibeber	Cikarang Pusat
20	Pembangunan Jalan Lingkar – Kedungwaringin	Kedungwaringin
21	Pembangunan Drainase Jalan Lingkar – Kedungwaringin	Kedungwaringin
22	Rekonstruksi Cibusah – Ridogalih	Cibusah
23	Rekonstruksi Jalan Ridogalih – Karangmulya	Cibusah / Bojongmangu
24	Rekonstruksi Jalan Karangmulya – Sukamukti	Bojongmangu
25	Rekonstruksi Jalan Tambun (Lambang Sari) - Cimuning (Batas Kota)	Tambun Selatan

No	Pembangunan Jalan	Lokasi
26	Pembuatan saluran dan Trotoar Ruas Jalan Lingkar Babelan	Babelan
27	Lanjutan Peningkatan Jalan batas Kota - Bojong Karatan	Tarumajaya
28	Peningkatan Jalan dan TPT Jalan Buni bakti - Kp Wates (babelan)	Babelan
29	Peningkatan Jalan Kp. Turi - Gabus Rawa	Tambun Utara
30	Peningkatan Jalan Marunda - Bojong Karatan	Tarumajaya
31	Peningkatan Jalan Cigutul – Cibenda	Cibarusah/Serang Baru
32	Peningkatan Jalan Campaka - Pasir kupang	Serang Baru
33	Peningkatan Jalan Lingkar Cibarusah	Cibarusah
34	Pembangunan Turap/Drainase Sukamahi – Cicau	Cikarang Pusat
35	Pelebaran Jalan marunda - Bojongkaratan (Akses gerbang tol)	Babelan
36	Pembangunan Jalan Sisi Selatan Cibitung -Tegal Gede	Cikarang Pusat

Sumber: Dinas Sumber Daya Air, Bina Marga, dan Bina Konstruksi Kabupaten Bekasi

Kerusakan infrastruktur jalan tersebut menyebabkan efek negatif bagi masyarakat karena hal tersebut akan mengganggu aktivitas ekonomi masyarakat. Selain itu Kabupaten Bekasi sebagai salah satu jantung industri yang menjadi tempat bermukim para pendatang. Kabupaten Bekasi juga merupakan kawasan industri terbesar di Asia Tenggara dan menjadi wilayah penyangga Ibu Kota DKI Jakarta. Sebagai kawasan industri maka infrastruktur jalan menjadi hal yang sangat penting dan harus disediakan oleh pemerintah Kabupaten Bekasi.

Berdasarkan pernyataan Kepala Dinas Binamarga Pengairan dan Sumber Daya Air Kabupaten Bekasi, Iwan Ridwan mengatakan total panjang jalan di Kabupaten

Bekasi mencapai 946 kilometer yang terdiri dari 23 kecamatan, 7 kelurahan, 180 desa, dan jumlah penduduk pada tahun 2020 mencapai 3.113.017 jiwa, dengan luas wilayah mencapai 1.273,88 km². Dari total panjang jalan 945 km sejauh 60 km lebih mengalami kerusakan dengan kriteria kondisi rusak berat, sedang, dan ringan. (Dinas Sumber Daya Air, Bina Marga, n.d.)

Batas-batas wilayah Kabupaten Bekasi yaitu:

1. Utara : Laut Jawa
2. Selatan : Kabupaten Bogor
3. Barat : DKI Jakarta dan Kota Bekasi
4. Timur : Kabupaten Karawang

Setiap daerah memiliki sumber daya tersendiri guna menghasilkan pendapatan yang nantinya akan digunakan untuk keberlangsungan perekonomian daerah tersebut. Pendapatan daerah ini biasa disebut sebagai Pendapatan Asli Daerah (PAD). Pelaksanaan pembangunan infrastruktur jalan selalu membutuhkan unsur pendukung, salah satunya dengan ketersediaan sumber penerimaan daerah yang memadai. Salah satu sumber pembangunan daerah adalah Pajak daerah yang berguna untuk pemerataan kesejahteraan masyarakat. Agar pembangunan daerah terlaksana dengan baik maka diberlakukanlah otonomi daerah berdasarkan Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 yang membahas tentang pemerintah daerah. Salah satu tujuan yang ingin diwujudkan dalam diberlakukannya otonomi daerah adalah menghadirkan kemandirian. Kemandirian yang dimaksud merupakan pemerintah daerah yang mengurus dan mengatur sendiri urusan pemerintahannya.

Menurut Auliah (2019), pajak daerah sebagai pendorong dan memegang peranan penting dalam pembangunan daerah, penerimaan pajak digunakan untuk membiayai prasarana dan pelayanan perkotaan yang memberikan manfaat untuk masyarakat umum yang dapat disebut juga sebagai *public goods*. Berkaitan dengan pajak daerah sebagai salah satu sumber dana untuk pembangunan daerah, sesuai dengan data dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Bekasi penerimaan pajak daerah dari tahun 2016-2020 sebagai berikut:

No	Tahun	Penerimaan Pajak Daerah
1	2016	1.463.289.721,728
2	2017	1.535.105.690,019
3	2018	1.656.040.118,349
4	2019	1.974.089.302,900
5	2020	1.947.176.150,769

Sumber: Badan Pendapatan Daerah Kabupaten Bekasi (data diolah penulis, 2022)

Tahun 2016 penerimaan pajak daerah Kabupaten Bekasi senilai 1.463.289.721.728 tahun 2017 naik senilai 1.535.105.690,019, tahun 2018 naik senilai 1.656.040.118,349, pada tahun berikutnya tahun 2019 naik cukup tinggi senilai 1.974.089.302,900, dan pada tahun 2020 senilai 1.947.176.150,769. Dapat dilihat penerimaan pajak daerah Kabupaten Bekasi pada tahun 2020 mengalami penurunan yang diakibatkan oleh Pandemi Covid-19 yang pada saat itu melanda Indonesia. (Badan Pendapatan Daerah Kabupaten Bekasi, 2020)

Menurut Artiningsih et al. (2019), menyatakan bahwa sumber pendanaan untuk infrastruktur bukan hanya dari swasta atau privat tetapi dapat juga bersumber dari masyarakat. Sedangkan menurut Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 pasal 285 ayat 1 sumber-sumber penerimaan daerah terdiri atas:

1. Pendapatan Asli Daerah (PAD)
2. Dana Perimbangan
3. Dan lain-lain pendapatan daerah yang sah

Kepala Bapenda Kabupaten Bekasi menjelaskan bahwa penerimaan Pendapatan Asli Daerah pada tahun 2021 mencapai 93% setara dengan 1,9 triliun dari target Rp2.065 triliun yang berarti tidak mencapai target yang diakibatkan situasi pandemi Covid-19 seperti adanya kebijakan PPKM, tentu banyak faktor yang menyebabkan rendahnya penerimaan PAD. (Wildan, n.d.)

Menurut Hartoyo (2017), mencatat bahwa ada 7 penyebab yang mengakibatkan rendahnya penerimaan PAD diantaranya:

1. Pemerintah kurang peka dalam menemukan keunggulan budaya dan potensi asli daerah

2. Rendahnya kepatuhan dan kesadaran wajib pajak
3. Sistem hukum dan administrasi pendapatan daerah tergolong rendah
4. Lemahnya kualitas SDM
5. Munculnya ketakutan birokrasi akan kegagalan dalam proses menjalankan programnya
6. Tidak optimis pada hasil yang mungkin di dapat
7. Sejak awal pada setiap anggaran pengeluaran biaya yang digunakan untuk menjalankan program dinaikkan (*mark up*)

Ketersediaan infrastruktur jalan yang memadai akan menjadi faktor yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat Kabupaten Bekasi. Pembangunan jalan juga memberikan dampak positif kepada produktivitas dan daya saing produk domestik dengan produk asing sehingga perekonomian daerah Kabupaten Bekasi dapat terus berkembang dengan pesat. Tingginya pendapatan suatu daerah dipengaruhi dengan kekuatan ekonomi dan partisipasi masyarakatnya dalam membayarkan kewajibannya.

Seiring berkembangnya teknologi yang semakin canggih Badan Pendapatan Daerah meningkatkan pelayanannya dengan menggunakan aplikasi IPBB yang membantu masyarakat dalam mengetahui ada atau tidaknya hutang pajak khususnya Pajak Bumi dan Bangunan. Dengan adanya aplikasi IPBB ini Kepala BAPENDA Kabupaten Bekasi mengharapkan semakin meningkatnya partisipasi wajib pajak dalam membayarkan kewajibannya dengan tepat waktu. Dengan meningkatnya PAD maka akan semakin banyak program pembangunan dan pemberdayaan masyarakat yang dapat dilakukan pemerintah Kabupaten Bekasi. (Beritacikarang.com, 2021)

Penelitian yang dilakukan oleh Sinaga (2022), Nugroho (2013), dan Padang (2019) menunjukkan hasil penelitian pajak daerah berpengaruh positif dan signifikan terhadap pembangunan daerah, sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Ekil Amas Setiani, Tjahjanulin Domai, dan Abdul Wachid (2014), menjelaskan bahwa pajak daerah yang dialokasikan dalam pembangunan infrastruktur jalan belum optimal dan beberapa responden mengatakan pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Sidoarjo hanya dinikmati oleh masyarakat yang berada dipusat kota. Dan penelitian yang dilakukan oleh Ariawan dan Indah Siti Aprilia (2021), pajak daerah sangat

berperan penting dalam pembangunan daerah hasil pemekaran, dimana biasanya daerah pemekaran sedang terus-menerus membangun sebuah infrastruktur.

Penelitian yang dilakukan oleh Zulkautsar (2013), menyatakan bahwa secara parsial pajak daerah tidak berpengaruh yang signifikan terhadap pembangunan daerah melalui belanja modal, yang artinya pajak daerah terlalu kecil jika dibandingkan dengan belanja modal.

Berdasarkan uraian latar belakang dan fenomena tersebut terdapat perbedaan hasil yang diperoleh dari penelitian penelitian sebelumnya. Hal ini menarik penulis untuk melakukan penelitian dalam bentuk judul “**Analisis dan Pengaruh Kontribusi Pajak Daerah Terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan Di Kabupaten Bekasi**”

1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka peneliti merumuskan permasalahan yang akan diangkat, sebagai berikut.

1. Berapakah besarnya persentase kontribusi pajak daerah terhadap pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Bekasi Tahun 2016-2020?
2. Apakah pajak daerah berpengaruh terhadap pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Bekasi?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kontribusi pajak daerah terhadap pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Bekasi:

1. untuk mengetahui dan menganalisis berapa besar persentase pajak daerah terhadap pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Bekasi tahun 2016-2020;
2. untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh pajak daerah terhadap pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Bekasi.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sesuatu yang bermanfaat bagi peneliti sendiri, bagi masyarakat maupun pihak-pihak yang terkait dalam penelitian ini. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Bagi akademisi dan ilmu pengetahuan, dalam penelitian ini peneliti mengharapkan dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan tentang analisis pajak daerah terhadap pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Bekasi bagi peneliti-peneliti yang akan melakukan penelitian dengan topik yang sama dan dapat menyempurnakan serta memberikan kontribusi bagi penelitian sebelumnya.
2. Bagi praktisi/professional, peneliti berharap dengan adanya penelitian ini dapat menambah informasi bagi pihak DJP dan Dinas Pendapatan Daerah Kabupaten Bekasi khususnya di bidang pajak daerah dalam merumuskan kebijakan tentang pengelolaan pajak daerah berdasarkan UU No.28 Tahun 2009 dan lebih sering melakukan sosialisasi perpajakan kepada wajib pajak.
3. Bagi regulator, diharapkan dapat menjadi pertimbangan sebagai informasi pelengkap bagi DJP, BAPENDA Kabupaten Bekasi serta Dinas Sumber Daya Air, Bina Marga, dan Bina Konstruksi Kabupaten Bekasi selaku regulator di bidangnya masing-masing karena dapat membantu pembangunan infrastruktur secara merata di Kabupaten Bekasi.

1.5 Batasan Masalah

Agar penelitian ini lebih terarah dan hasil yang dicapai tidak menyimpang dari tujuan, maka diperlukan adanya batasan masalah. Adapun batasan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Pembahasan pajak daerah banyak mencakup berbagai informasi, tetapi peneliti lebih memfokuskan kekontribusi pajak daerah terhadap pembangunan infrastruktur jalan yang ada di Kabupaten Bekasi.
2. Pengambilan data yang dibutuhkan pada penelitian ini menggunakan 5 tahun yaitu dari tahun 2016-2020.

1.6 Sistematika Penulisan

Pada sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari lima bab yang disusun dengan sistematis sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisikan latar belakang timbulnya masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini menjelaskan landasan teori yang relevan dengan pokok permasalahan, sehingga dapat mendukung dalam menganalisa dan menginterpretasikan data mengenai kontribusi pajak daerah terhadap pembangunan jalan dengan penelitian kerangka pemikiran dan hipotesis konseptual.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan tentang desain penelitian, tahapan penelitian model konseptual penelitian, definisi operasional variable, waktu dan tempat penelitian, metode pengambilan sampel, dan metode analisis data.

BAB IV : ANALISI DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan mengenai profil organisasi atau perusahaan, hasil penelitian data, dan pembahasan hasil penelitian.

BAB V : PENUTUP

Dalam bab penelitian ini akan menyajikan kesimpulan hasil penelitian yang diperoleh dari penelitian yang telah dilaksanakan, dan implikasi manajerial yang didasarkan pada hasil penelitian.