

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Krisis ekonomi hebat yang dialami oleh Indonesia pada tahun 1998 telah mengungkap sebuah fakta mencengangkan mengenai permasalahan besar yang serius yaitu adanya kesenjangan pembangunan antara wilayah di Pulau Jawa dan di luar Pulau Jawa. Setidaknya dari data yang diberikan dalam penelitian Silver *et al* (2001), menunjukkan bahwa bahkan bila dilihat dari dana transfer ke daerah jumlah dana yang ditransfer pada daerah dengan kategori yang sama, daerah- daerah di luar Pulau Jawa mendapatkan jumlah yang jauh lebih kecil. Hal tersebut telah secara langsung memberikan dampak negatif terhadap pertumbuhan ekonomi karena perkembangan selalu terpusat di Pulau Jawa. Sementara wilayah lain, walaupun kaya akan Sumber Daya Alam tetap dalam ketertinggalan karena tidak memiliki dana dan wewenang yang cukup untuk meningkatkan kualitas ekonomi daerahnya.

Akibat permasalahan tersebut dibiarkan terakumulasi bertahun-tahun, akhirnya membawa dampak fatal ketika aliran investasi keluar dari Indonesia dan membuat ekonomi Indonesia jatuh seketika. Bahkan pada era *recovery* ekonomi Indonesia pasca krisis, desentralisasi ekonomi disebut-sebut dapat meningkatkan kecepatan *recovery* ekonomi Indonesia dengan menjadikan kekhasan struktur ekonomi regional sebagai daya tarik investasi sebagai mesin penggerak pertumbuhan dan pembangunan ekonomi (Brodjonegoro, 2003). Sebagai langkah

awal, pemerintah dan DPR menyusun sebuah regulasi berupa Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 Tentang Pemerintah Daerah sebagai langkah awal proses desentralisasi dan Undang-undang Nomor 25 Tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan Pemerintah Pusat dan Daerah sebagai regulasi lanjutan mengenai pembagian wewenang keuangan antara pusat dan daerah.

Desentralisasi dimulai dengan memberikan kewenangan yang lebih luas kepada Pemerintah Daerah untuk mengatur urusan pemerintahan di daerahnya. Daerah diberi kebebasan mengatur berbagai urusan wajib pemerintahan sesuai dengan karakteristik daerahnya sepanjang tidak berkaitan dengan urusan yang tidak diserahkan kepada Pemerintah Daerah. Selain menyerahkan sebagian kewenangan kepada Pemerintah Daerah, Pemerintah Pusat juga menyusun sebuah skema transfer dana yang bisa digunakan oleh Daerah dalam proses pemerintahan yang dijalankannya.

Sebelum era reformasi, daerah telah diberikan dana transfer dari pusat yang disebut dengan Subsidi Daerah Otonomi (SDO) yang digunakan untuk membayar gaji Pegawai Negeri Sipil Daerah serta Dana Inpres yang digunakan untuk kegiatan pembangunan fisik. Pada era Reformasi, kebijakan tersebut digantikan dengan skema transfer yang lebih baru, efektif, dan efisien dalam menyokong daerah melaksanakan pembangunan yaitu dengan penggunaan skema *block grant* yang disebut Dana Alokasi Umum (DAU) dan skema *conditional grant* yang disebut dengan Dana Alokasi Khusus (DAK).

Selain kedua skema transfer yang berbeda dari sistem lama yang dianut, mekanisme transfer bagi hasil ke daerah juga mengalami perbaikan. Jika pada era Orde Baru seluruh pendapatan dari Sumber Daya Alam diserahkan ke Pusat untuk dijadikan subsidi, pada era ini pendapatan dari SDA diberikan kepada Kabupaten/Kota pemilik SDA, Pemerintah Provinsi pemilik SDA, dan sisanya diberikan sebagai subsidi ke daerah lain. Menurut Brodjonegoro (2003) Dana Transfer yang disalurkan ke Pemerintah Daerah harus memiliki dampak kepada tujuan nasional seperti menstimulasi belanja daerah atau mendorong eksternalitas lintas Daerah.

Indonesia termasuk salah satu Negara yang baru menerapkan konsep desentralisasi. Konsep ini didesain untuk mewadahi otonomi daerah yang memiliki berbagai keragaman budaya di Indonesia. Dengan diadopsinya konsep desentralisasi, partisipasi masyarakat dan tata kelola pemerintahan yang baik menjadi kunci utama keberhasilan pembangunan. Dengan baiknya tata kelola pemerintah dan stabilnya perekonomian Negara, bukan tidak mungkin ke depannya Indonesia akan memegang peranan penting di kawasan Asia-Pasifik (Green, 2005).

Transisi dari sistem fiscal yang tersentralisasi menjadi sistem yang terdesentralisasi harus dipikirkan dan ditata secara matang. Brodjonegoro dan Asanuma (2000) menyatakan bahwa Indonesia perlu menyiapkan suatu struktur transisi untuk dapat mencapai tujuan desentralisasi yang efektif dan efisien yang diikuti dengan peningkatan kapasitas aparatur yang dapat melaksanakan hakikat

desentralisasi dan otonomi daerah dengan baik yang akan menciptakan stabilitas ekonomi makro. Daerah juga perlu tetap diarahkan agar tidak terjadi persaingan antardaerah untuk melakukan pembangunan dalam rangka menarik investor swasta untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang dampaknya akan semakin mempertajam *horizontal imbalances* antara daerah yang kaya akan sumber daya alam dengan daerah yang tidak memiliki sumber daya alam (Brodjonegoro & Asanuma, 2000).

Di samping itu, meskipun masa depan dari desentralisasi fiskal cukup menjanjikan keberhasilan, Seymour dan Turner (2002) memperingatkan enam faktor yang bisa saja menggagalkan proses desentralisasi fiskal apabila tidak dikelola dengan serius. Enam faktor tersebut diantaranya :

- Level otonomi yang kurang tepat
- Tidak ada pengembangan desentralisasi fiskal di lapangan
- Kekurangan dana
- Pengistimewaan daerah yang kaya akan Sumber Daya Alam
- Adanya zona abu-abu yang dapat merugikan kepentingan nasional
- Kurangnya jangka waktu dan kapabilitas Sumber Daya Aparatur.

Pada tahun 2004 seiring dengan digulirkannya program reformasi keuangan dengan keluarnya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2004 tentang Keuangan Negara dan Undang-undang Nomor 1 tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, secara otomatis seluruh komponen pengelolaan keuangan Negara akan mengacu kepada

kedua peraturan perundang-undangan tersebut. Guna menyempurnakan regulasi dalam rangka mendukung kesuksesan penerapan desentralisasi fiskal sebagai bagian dari otonomi daerah yang diamanatkan dalam reformasi pada tahun 1998, maka sebagai salah satu komponen penting dalam Anggaran, dana transfer ke Daerah mengalami perubahan aturan dengan terbitnya Undang-undang Nomor 33 Tahun 2004 sebagai pengganti Undang-undang Nomor 25 Tahun 1999.

Perubahan yang nampak dari perubahan Undang-undang Nomor 25 tahun 1999 menjadi Undang-undang Nomor 33 Tahun 2004 adalah aturan mengenai Pendapatan Asli Daerah yang diatur lebih rinci, Pemisahan antara Pendapatan Daerah dengan Pembiayaan, serta munculnya komponen Dana Bagi Hasil yang memuat Dana Bagi Hasil Pajak dan Dana Bagi Hasil Bukan Pajak seperti Bagi Hasil Sumber Daya Alam. Hal lain yang berubah dari Undang-undang ini adalah pengaturan persentase bagi hasil Pajak dan Non Pajak yang lebih besar untuk daerah dan alokasi lanjutan dari bagi hasil tersebut diatur dalam Undang-undang tersebut.

Belanja Infrastruktur, Dana Alokasi Umum dan Dana Alokasi Khusus di Kabupaten Lingga didanai oleh Pemerintah Pusat, di ketahui Kabupaten Karimun dan Lingga merupakan daerah yang paling terendah serapan Dana Alokasi Khususnya Tahun 2017, Karimun hanya mencapai pada angka 72 persen, sedangkan Lingga di angka 89 persen, Tanjung Pinang 90 persen, Batam 91 persen, Anambas 92 persen, Bintan 93 persen, Pemprov Kepri 97 persen dan Natuna 98 persen. Dengan disahkannya UU Tahun 2018 maka APBD Kepulauan Riau ke depannya

akan naik jauh lebih besar di bandingkan tahun sebelumnya. Sebab, nantinya anggaran yang dikucurkan dari pusat melalui dana Alokasi Umum (DAU) akan lebih besar di bandingkan tahun sebelum-sebelumnya.

Mulai tahun anggaran 2017 Pemerintah mengeluarkan kebijakan terkait dana perimbangan yang akan dijadikan dana transfer ke daerah, sehingga dengan begitu diharapkan 25% Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) dapat digunakan sebagai dana pembangunan infrastruktur. Kebijakan tersebut ditujukan untuk menyelaraskan program pembangunan di daerah dengan program pembangunan nasional agar tidak saling mendahului dan berjalan sendiri-sendiri. Alokasi Dana Transfer tahun 2017 Rp 336 triliun akan dialokasikan ke daerah sebagai dana transfer dan nantinya 25% akan difokuskan untuk pembangunan infrastruktur. Selain itu, keluarnya Peraturan Menteri Keuangan (PMK) nomor 125/PMK.07/2016 tentang Penundaan Penyaluran Sebagian Dana Alokasi Umum (DAU) tahun 2016 telah menimbulkan kekhawatiran di kalangan Pemerintah Daerah. Kementerian Keuangan melakukan pemotongan tersebut dengan didasarkan pada perkiraan saldo akhir Kas Daerah yang akan menjadi Sisa Lebih Penggunaan Anggaran (SILPA). Tingginya SILPA di banyak daerah tersebut mengindikasikan pengalokasian APBD di daerah masih belum efektif dan pembelanjaan di daerah masih belum berjalan dengan baik sehingga menyisakan banyak dana menganggur di Kas Daerah.

Hal ini dilakukan agar para pelaku ekonomi dapat berperan serta berpartisipasi aktif menggerakkan perekonomian sehingga mampu memberikan kontribusi bagi pertumbuhan ekonomi di Kepulauan Riau kontribusi di berbagai sektor ekonomi dapat dilihat pada tabel PDRB di Kepulauan Riau sebagai berikut.

**Tabel 1.1**  
**Tingkat Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) di**  
**Kabupaten/Kota Kepulauan Riau tahun 2015**

No	Kabupaten/Kota	Tingkat Pertumbuhan PDRB
	Regency/Municipality	Tahun 2015 (persen)
	<b>Kabupaten</b>	
1	Karimun	6.63
2	Bintan	6.42
3	Natuna	3.30
4	Lingga	2.37
5	Anambas	3.65
	<b>Kota</b>	
1	Batam	6.75
2	Tanjung pinang	5.99
	Kepulauan Riau	6.02

*sumber: Diolah dari Hasil sensus, survei dan berbagai sumber lainnya*

Dapat dilihat dari tabel PDRB di atas bahwa Kabupaten/Kota di Kepulauan Riau, Kabupaten Lingga terhitung paling terendah dibandingkan Kabupaten/Kota lainnya yaitu Tingkat Pertumbuhan PDRB sebesar 2.37 persen sedangkan yang paling tinggi di Kepulauan Riau adalah Kota Batam yang Tingkat Pertumbuhan

PDRB nya sebesar 6.75 persen. Maka kesimpulan yang di hasilkan dari perbandingan regional regional Kepulauan Riau adalah Kabupaten Lingga tergolong rendah.

Realisasi Pendapatan adalah proses pendapatan yang terhimpun atau terbentuk sesudah produk selesai dikerjakan dan terjual atas kontrak penjualan. Jadi, pendapatan dimulai dengan tahap terakhir kegiatan produksi, yaitu pada saat barang atau jasa dikirimkan atau diserahkan kepada pelanggan. Jika, kontrak penjualan mendahului produksi barang dan jasa maka pendapatan belum dapat dikatakan terjadi, karena belum terjadi proses penghimpunan pendapatan.

Belanja Pemerintah ialah pengeluaran pemerintah (termasuk barang dan jasa) untuk penyelenggaraan pemerintah yang didasarkan pada APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) dalam kurun waktu tahunan. Nantinya dari pengeluaran ini pemerintah mendapatkan imbal balik. Seperti gaji pegawai negeri, alat tulis, gedung, dan lain sebagainya untuk keperluan operasional pemerintah.



**Tabel 1.2**  
**Realisasi Pendapatan dan Belanja Pemerintah Kabupaten/Kota di Provinsi**  
**Kepulauan Riau (Ribu Rupiah) 2014 dan 2015**

No	Kabupaten/Kota Regency/Municipality	2014		total	2015		total
		Pendapatan	belanja	pendapatan dan belanja 2014	Pendapatan	Belanja	pendapatan dan belanja 2015
	Kabupaten						
1	Karimun	1.054.154.144.00	1.127.995.594.00	0,94 < 1	1.083.492.047.00	1.298.276.098.00	0,85 < 1
2	Bintan	887.144.493.89	967.058.413.63	0,91 < 1	927.340.295.00	1.117.058.295.00	0,83 < 1
3	Natuna	1.156.310.939.03	1.248.760.620.00	0,93 < 1	1.379.500.000.00	1.446.000.000.00	0,95 < 1
4	Lingga	686.009.068.00	742.644.763.00	0,92 < 1	857.507.881.00	907.507.881.00	0,94 < 1
5	Anambas	856.272.443.00	994.386.202.00	0,86 < 1	1.126.664.111.00	1.123.764.112.00	1 = 1
	Kota						
1	Batam	2.021.561.920.49	1.967.612.947.19	1,02 > 1	2.193.461.400.00	1.967.612.947.00	1,11 > 1
2	Tanjungpinang	862.663.735.00	991.024.571.00	0,87 < 1	831.195.140.00	994.250.247.00	0,84 < 1

*sumber: Diolah dari Hasil sensus, survei dan berbagai sumber*

Dapat dilihat dari tabel di atas bahwa Realisasi Pendapatan dan Belanja pemerintah Kota Batam Tahun 2014 lebih besar dari Kabupaten Lingga, yaitu Realisasi Pendapatan dan Belanja Kota Batam 2014 sebesar  $1,02 > 1$  (surplus) dan Realisasi Pendapatan dan Belanja pemerintah 2015 sebesar  $1,11 > 1$  (surplus), sedangkan Kabupaten Lingga Realisasi Pendapatan dan Belanja 2014 sebesar  $0,92 < 1$  (defisit), Realisasi Pendapatan dan Belanja Pemerintah 2015 sebesar  $0,94 < 1$  (defisit), dapat dilihat bahwa Realisasi pendapatan dan Belanja Kota Tanjungpinang 2014 terhitung paling rendah di dibandingkan Kabupaten/kota di Kepulauan Riau dan di tahun 2015 terhitung bahwa Kabupaten Bintan paling terkecil sebesar  $0,83 < 1$  (defisit).

Infrastruktur seperti jalan merupakan prasarana transportasi darat yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Dengan semakin meningkatnya pembangunan semakin menuntut peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari satu wilayah ke wilayah lain. Berdasarkan BPS Provinsi Kepulauan Riau tahun 2015 panjang jalan Kabupaten di wilayah Provinsi Kepulauan Riau pada tahun 2015 mencapai 1.126,3 Kilometer. Dari panjang jalan tersebut ditinjau dari kondisinya 61,61 persen jalan di Provinsi Kepulauan Riau kondisinya sudah baik 32,38 persen kondisi sedang dan 6 persen kondisi rusak. Sedangkan panjang jalan menurut status pengawasan dan jenis permukaan terdiri dari jalan negara 334 Km dan jalan Provinsi 762,32 Km.

**Tabel 1.3**  
**Kondisi Infrastruktur dan Panjang jalan di Provinsi Kepulauan Riau**  
**tahun 2015**

No	Kabupaten/kota	Kondisi Baik		Kondisi Sedang		Kondisi Rusak		Panjang
		Jalan (km)	Jalan (km)	Jalan (km)	Jalan (km)	Jalan (km)	Jalan(km)	Jalan (km)
		Negara	Provinsi	Negara	Provinsi	Negara	Provinsi	Total
	Kota							
1	Tanjung Pinang	23,764	39,70	5,16	9,80	0,80	2,20	81,424
2	Batam	110,03	37,40	33,68	14,20	4,50	4,20	204,010
	Kabupaten							
3	Bintan	5,56	156,87	4,45	49,60	0,70	8,50	225,682
4	Karimun	19,74	70,35	4,50	63,50	2,40	7,45	167,941
5	Natuna(termasuk kab.Anambas)	64,82	64,82	12,50	94,36	5,52	12,62	254,644
6	Lingga	20,88	80,03	7,99	65,00	7,00	11,72	192,615
	<b>Provinsi Kepulauan Riau</b>	<b>244,80</b>	<b>449,17</b>	<b>68,28</b>	<b>296,46</b>	<b>20,92</b>	<b>46,69</b>	<b>1.126,3</b>

Sumber: BPS Kepulauan Riau

Sebagai wilayah yang didominasi oleh perairan terutama laut, keberadaan jembatan memiliki arti strategis untuk menghubungkan daerah-daerah yang terpisah oleh sungai bahkan laut. Sebagai contoh Jembatan Bareleng di wilayah Kota Batam menghubungkan pulau-pulau yang terpisah oleh selat sempit, dimana jembatan yang menghubungkan Pulau Batam dan Pulau Rempang memiliki bentang 1 km dan merupakan jembatan terpanjang di Provinsi Kepulauan Riau. Jembatan ini sangat strategis dalam upaya memperluas wilayah industri yang menjadi andalan Kota Batam. Jumlah jembatan di Provinsi Kepulauan Riau mencapai 99 buah dengan panjang 6.991.4 kilometer. Sedangkan panjang jembatan menurut status pengawasan terdiri dari jembatan nasional sepanjang 4.793.9 kilometer dan jembatan Provinsi sepanjang 2.197.5 kilometer.

Analisis Kondisi Eksisting di Provinsi Kepulauan Riau adalah pembangunan sarana dan prasarana fisik di Provinsi Kepulauan Riau telah menunjukkan hasil yang signifikan dimana dapat dilihat dari indikator pengembangan infrastruktur Kepri yang menunjukkan terjadinya peningkatan presentase jalan provinsi berkondisi baik yaitu dari 593,54 Km pada tahun 2016 menjadi 603,3 Km pada tahun 2017 atau meningkat dari 66,21% pada tahun 2016 menjadi 67,31% pada tahun 2017.

Selain pembangunan infrastruktur di kabupaten/kota, Pemerintah Provinsi juga meningkatkan pembangunan infrastruktur dalam kawasan pusat pemerintahan Istana Kota Piring Dompok, Tanjungpinang. Pembangunan infrastruktur kawasan pusat pemerintahan meliputi peningkatan jalan, pembangunan trotoar, penataan median jalan, penataan bundaran dan taman, serta pembangunan gerbang di pintu masuk Jembatan I Dompok menuju Istana Kota Piring. Langkah peningkatan infrastruktur pusat pemerintahan ini dilakukan agar Istana Kota Piring dapat menjadi kawasan hijau dan nyaman bagi masyarakat yang berkunjung.

Terkait dengan hal tersebut, saat ini juga sedang dibangun lapangan sepak bola dan road race sirkuit yang ditujukan untuk mengembangkan minat olah raga masyarakat di bidang persepakbolaan dan olah raga road racing bagi generasi muda. Melalui pengembangan fasilitas olah raga ini diharapkan prestasi olah raga Provinsi Kepulauan Riau juga akan semakin meningkat dan generasi muda yang suka kebut-kebutan di dalam Kota Tanjungpinang dapat diarahkan pada satu kawasan yang terkonsentrasi yang mudah diawasi dan dikendalikan sehingga tidak menimbulkan keresahan masyarakat pengguna jalan.

Pembangunan Infrastruktur di Daerah Provinsi Kepulauan Riau tidak hanya tertuju pada upaya membangun Ibukota Provinsi Kepri saja melainkan juga pada pengembangan infrastruktur di seluruh kabupaten/kota di Provinsi Kepulauan Riau. Pemerintah Provinsi menyadari bahwa dengan kondisi APBD yang terbatas, pembangunan infrastruktur harus dipertimbangkan sebaik mungkin dengan memprioritaskan manfaat ekonomi yang diberikan apabila infrastruktur tersebut selesai dibangun.

Pembangunan infrastruktur di daerah juga diarahkan pada upaya membuka konektivitas antar wilayah kota-perdesaan sehingga mampu membuka isolasi daerah terpencil dan meningkatkan kapasitas arus barang dan jasa serta mengurangi disparitas antar wilayah. Wilayah-wilayah terpencil yang sebelumnya tidak tersentuh oleh pembangunan infrastruktur seperti beberapa lokasi di Natuna, Anambas, dan Lingga kini mendapatkan sentuhan pembangunan infrastruktur dari Pemprov Kepri.

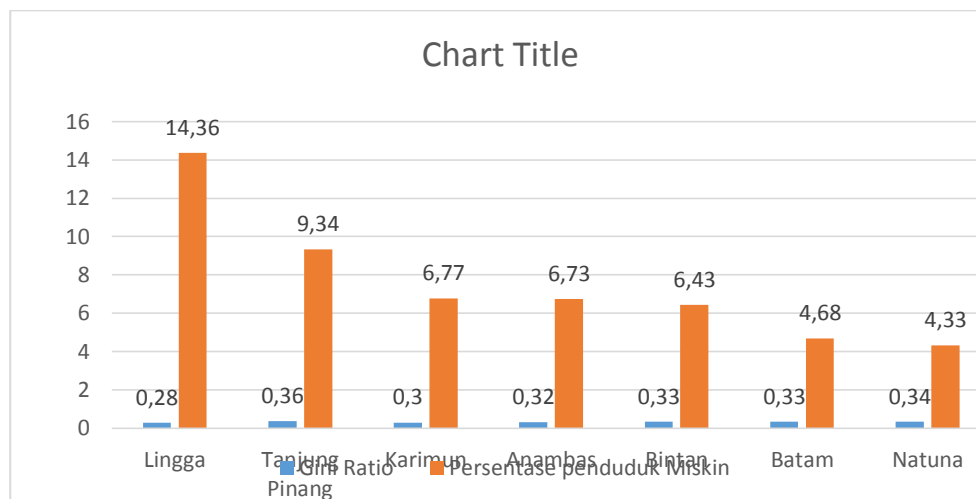
Meningkatnya jumlah kendaraan di kawasan perkotaan seperti Kota Batam telah menimbulkan masalah baru berupa kemacetan lalu lintas. Karenanya, kegiatan pelebaran jalan dan penambahan jalur-jalur baru perlu dilakukan. Sejak tahun 2017-2018 beberapa jalan di Kota Batam seperti Simpang Frangky, Simpang BNI, Simpang Underpass, dan Jalan Muka Kuning telah dilakukan pelebaran dan penambahan jalur baru. Perbaikan jalan-jalan yang rusak juga terus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan. Meskipun kegiatan

pelebaran jalan di Batam dilakukan secara bertahap, namun secara konsisten Pemprov Kepri terus menganggarkannya dalam APBD.

**Tabel 1.4**  
**Gini Ratio dan Persentase Penduduk Miskin**  
**menurut Kabupaten/**  
**Kota se-Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2016**

Kabupaten/Kota	Gini Ratio	Persentase penduduk Miskin
Lingga	0,28	14,36
Tanjung Pinang	0,36	9,34
Karimun	0,3	6,77
Anambas	0,32	6,73
Bintan	0,33	6,43
Batam	0,33	4,68
Natuna	0,34	4,33

Sumber: Bps Kabupaten Lingga



Dilihat dari data diatas tingkat kemiskinan di Kabupaten Lingga terus berkurang. Pada tahun 2014 tercatat 14.75 % penduduk tergolong miskin, tetapi pada tahun 2016 jumlahnya menurun menjadi 14.36 % akan tetapi jika

dibandingkan dengan angka provinsi dan semua Kabupaten/Kota se- Kepulauan Riau persentase penduduk miskin daerah ini masih yang paling tinggi. Pemerintah bersama masyarakat terus melakukan berbagai langkah dan upaya yang diarahkan untuk pengurangan kemiskinan di Kabupaten Lingga dengan melalui program-program pembangunan lintas sektoral, lintas bidang bahkan lintas pemerintah, strategi dan langkah-langkah yang telah diambil dalam rangka pengentasan kemiskinan diantaranya pembentukan Tim Koordinasi penganggulangan Kemiskinan Daerah dengan memadukan program-program baik dari Pemerintah, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten maupun dari masyarakat serta mengoptimalkan pemberdayaan masyarakat.

Infrastruktur memberikan dampak terhadap perekonomian melalui dua cara yaitu dampak secara langsung dan dampak secara tidak langsung. Dampak langsung dari adanya Infrastruktur terhadap perekonomian adalah meningkatnya output dengan bertambahnya infrastruktur, sedangkan dampak tidak langsung adalah mampu mendorong kenaikan aktifitas perekonomian yang akan meningkatkan modal baik bagi pihak swasta maupun pihak pemerintah serta dapat menyerap tenaga kerja yang berakibat pada kenaikan output.

Infrastruktur yang baik juga dapat meningkatkan produktivitas dan mengurangi biaya produksi. Pembangunan infrastruktur sangatlah penting dalam rangka meningkatkan perekonomian masyarakat di suatu wilayah.

Pentingnya peranan faktor-faktor yang mempengaruhi belanja infrastruktur maka penulis tertarik untuk mengambil judul penelitian “**Analisis Faktor-faktor**

## **yang mempengaruhi Belanja Infrastruktur Kabupaten/Kota di Kepulauan Riau”**

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan klasifikasi dari identifikasi masalah yang telah dirumuskan, maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Apakah PAD (Pendapatan Asli Daerah) berpengaruh terhadap Belanja Infrastruktur di Kepulauan Riau ?
2. Apakah DAU (Dana Alokasi Umum) berpengaruh terhadap Belanja Infrastruktur di Kepulauan Riau ?
3. Apakah DAK (Dana Alokasi Khusus) berpengaruh terhadap Belanja Infrastruktur di Kepulauan Riau ?
4. Apakah Pendapatan Asli Daerah, Dana Alokasi Umum dan Dana Alokasi Khusus berpengaruh terhadap Belanja Infrastruktur di Kepulauan Riau ?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan perumusan masalah yang diuraikan diatas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui pengaruh PAD (Pendapatan Asli Daerah) terhadap Belanja Infrastruktur di Kepulauan Riau
2. Mengetahui pengaruh DAU (Dana Alokasi Umum) terhadap Belanja Infrastruktur di Kepulauan Riau



3. Mengetahui pengaruh DAK (Dana Alokasi Khusus) terhadap Belanja Infrastruktur di Kepulauan Riau.
4. Mengetahui pengaruh (Pendapatan Asli Daerah) PAD, (Dana Alokasi Umum) DAU dan (Dana Alokasi Khusus) DAK terhadap Belanja Infrastruktur di Kepulauan Riau

#### **1.4 Kegunaan Penelitian**

##### **1.4.1 Kegunaan Teoritis**

Adapun manfaat akademik dari penelitian ini yaitu, diharapkan hasil dari penelitian ini dapat memberikan kegunaan teoritis atau akademis berupa sumber informasi khususnya pada kajian ilmu ekonomi serta dapat memberikan sumbangan pengetahuan, khususnya terkait dengan Belanja Infrastruktur.

##### **1.4.2 Kegunaan Praktis**

Penelitian ini diharapkan memberi gambaran informasi dan impor bahan evaluasi dalam penganggaran dalam rangka pengalokasian anggaran untuk pembangunan di Kepulauan Riau. Manfaat lain yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah dapat menilai sejauh mana dana perimbangan DAU (Dana Alokasi Umum) dan DAK (Dana Alokasi Khusus) serta pendapatan asli daerah mempengaruhi tingkat pembangunan infrastruktur di Kepulauan Riau. selain itu, diharapkan penelitian ini juga dapat digunakan oleh pemangku kebijakan sebagai input informasi dalam melaksanakan pemabngunan untuk mencapai pertumbuhan optimal bagi kesejahteraan masyarakat khususnya di Kepulauan Riau.

Penelitian ini diharapkan oleh penulis berguna bagi berbagai pihak, diantaranya

### **1. Bagi Peneliti**

Penelitian ini dijadikan sarana untuk menambah wawasan, pengetahuan dan pemahaman bagi penulis khususnya mengenai pengaruh profesionalisme dan komitmen organisasi terhadap kinerja auditor internal. Selain itu juga sebagai sarana bagi peneliti untuk mengembangkan dan menerapkan ilmu pengetahuan yang diperoleh dalam bangku perkuliahan terutama yang berkaitan dengan judul penelitian ini.

### **2. Bagi Universitas**

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan riset untuk mengembangkan penelitian selanjutnya bagi mahasiswa yang mengadakan penelitian terhadap tema ini.

### **3. Bagi Lembaga/Perusahaan**

Bagi Lembaga/Perusahaan Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan penelitian dalam menilai dan mengevaluasi sistem yang sedang berjalan dalam rangka menyempurnakan, mempertahankan serta mengembangkan praktik-praktik yang dianggap telah memadai.

## **1.5 Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian dan pengumpulan data dilakukan di BPS Kepulauan Riau, BAPPEDA. Kepulauan Riau. Adapun waktu penelitian dilaksanakan pada bulan Agustus 2018 sampai dengan selesai untuk mendapatkan data-data tertulis dan informasi lainnya sebagai bahan penyusun skripsi.