

**ANALISIS BELANJA PEMERINTAH TERHADAP PENINGKATAN SUB-SEKTOR  
TRANSPORTASI (STUDI KASUS KOTA MANADO 2007-2013)**

**Donald R. Wilar, Anderson G. Kumenaung, Debby Ch. Rotinsulu**  
**Donald.wilar@yahoo.co.id**

**Fakultas Ekonomi Universitas Sam Ratulangi**

**ABSTRAK**

Sektor transportasi merupakan salah satu komponen utama dalam peningkatan arus perekonomian, baik untuk memaksimalkan potensi daerah yang selama ini dimiliki namun juga untuk membuka sektor-sektor ekonomi baru yang berujung pada peningkatan perekonomian sebuah daerah.

Guna memanfaatkan potensi-potensi yang dimiliki maupun membuka potensi-potensi perekonomian yang baru maka peran serta pemerintah dalam mengatur alokasi belanjanya perlu untuk lebih dimaksimalkan. Untuk melihat seberapa besar pengaruh belanja pemerintah dalam bentuk belanja langsung dan belanja tidak langsung mempengaruhi peningkatan sub-sektor transportasi.

Penelitian ini menggunakan Ordinary least square dengan metode regresi berganda, dari hasil penelitian didapatkan hasil  $r^2$  sebesar 96,7. Dengan hasil ini maka dapat terlihat pengaruh belanja pemerintah terhadap peningkatan sub-sektor transportasi hampir mencapai angka 97 persen, yang artinya hanya tersisa 3 persen tingkat pengaruh variabel lain.

*Kata kunci : Belanja Langsung (BL), Belanja Tidak Langsung (BTL), Otonomi, Transportasi*

**ABSTRACT**

Transport sector is one of the main components to increase the flow of the economy, to maximize the potential of the area that had been held, but also to open up new economic sectors which resulted in an increase in the economy of a region.

In order to utilize the potential that may or unlock the potential of the new economy, the role of government in regulating the allocation of spending needs to be maximized. To see how much influence government spending in the form of direct expenditure and indirect expenditure affect the improvement of the transport sub-sector.

This study using the Ordinary least squares multiple regression method, the result showed the the  $r^2$  of 96.7. With that, it can be seen the effect of government spending to increase transport sub-sector almost reached 97 percent, which means that only the remaining 3 percent the level of influence of other variables.

Keywords: Direct Expenditure, Indirect Expenditure, Autonomy, Transportation

**PENDAHULUAN**

**Latar Belakang**

Transportasi merupakan salah satu bagian penting dalam peningkatan kemampuan sebuah daerah otonomi. Sejatinya sebuah daerah yang berotonomi mempunyai kewenangan dan kewajiban seperti pemerintah pusat, dengan memanfaatkan sumber-sumber ekonomi yang dimiliki. Selain mendapatkan limpahan dana dari pemerintah pusat dalam bentuk Dana Alokasi Umum (DAU) sebagai sarana bagi pemerintah pusat untuk melakukan pemerataan pembangunan antara satu daerah dengan daerah lainnya, pemerintah daerah juga mendapat limpahan tanggung jawab dari pemerintah pusat karena lebih dekat dengan masyarakat dan dianggap lebih mengerti dengan kebutuhan daerah.

Dengan limpahan kewenangan ini pemerintah daerah dituntut untuk bisa lebih cerdas dalam melialh sector-sektor perekonomian yang potensial untuk kemudian dikelola dengan maksimal guna mendapatkan sumber Pendapatan asli Daerah (PAD), dengan memaksimalkan sumber-sumber pendapatan yang ada maka pemerintah daerah bisa lebih meningkatkan tingkat kemandiriannya dan tidak lagi bergantung pada alokasi dana dari pemerintah pusat. Dengan peningkatan kemandirian yang terjadi maka pemerintah daerah bisa lebih baik dalam mengalokasikan anggaran pembangunan, dengan PAD yang

stabil maka pemerintah daerah bisa melakukan berbagai macam belanja pembangunan terhadap sector-sector ekonomi potensial agar nantinya sector-sector ekonomi ini akan menunjang kemandirian daerah ke arah yang lebih baik.

Sebuah pembangunan ekonomi adalah proses dimana pemerintah masyarakat serta pihak terkait mengelola dan memanfaatkan sumber daya yang secara maksimal serta membentuk lapangan kerja baru guna memaksimalkan potensi pertumbuhan ekonomi di dalam wilayah tersebut. Untuk itu perencanaan yang matang serta peran serta berbagai pihak dalam menunjang keberlangsungan perekonomian daerah perlu untuk terus dijaga bahkan ditingkatkan. Namun hal ini bukan tanpa hambatan, saat ini sebagian besar daerah-daerah otonomi baru bahkan yang sudah lama belum mampu untuk berdikari. Hal ini disebabkan masih tingginya ketergantungan pemerintah daerah kepada dana transfer dari pemerintah pusat.

PAD yang masih rendah membuat pemerintah daerah belum bisa maksimal dalam meningkatkan pertumbuhannya, hal ini tentu imbas dari kurangnya kemandirian yang dimiliki daerah yang bersangkutan. Hal ini bisa menjadi gambaran mengapa banyak daerah masih kesulitan lepas dari bayang-bayang pemerintah pusat, dan tentunya secara agregat berpengaruh terhadap pembangunan yang terjadi di daerah, dengan kurangnya pembangunan yang dilakukan maka kemungkinan investor swasta untuk menanamkan modalnya di daerah bersangkutan akan secara otomatis mengalami penurunan karena kurangnya infrastruktur pendukung investasi yang disediakan oleh pemerintah.

Berdasarkan Undang-Undang No 33 Tahun 2004 tentang perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan daerah telah digulirkan pada 1 Januari 2001, menjadi acuan bagi pemerintah daerah untuk memiliki kemampuan lebih dalam hal kewenangan dari sentralisasi ke pusat menjadi desentralisasi ke daerah. Namun sayang hal ini kurang berimbas ke desentralisasi kemandirian antara pusat dan daerah meskipun pemberian otonomi bagi daerah saat ini sudah luas dan nyata. Hal ini tentu mengindikasikan bahwa kemampuan daerah untuk dapat mengatur perekonomian serta potensi yang dimilikinya masih sangat terbatas karena factor ketergantungan kepada pemerintah pusat yang masih amat besar, sehingga banyak kebijakan dari pemerintah pusat dalam pengelolaan potensi sumber keuangan harus diikuti oleh pemerintah daerah, dan sumber-sumber keuangan yang potensial masih tetap dikuasai oleh pemerintah pusat (Yani, 2002 : 3). Pengalihan pembiayaan dari pusat ke daerah atau yang lebih dikenal sebagai desentralisasi fiskal, dapat pula diartikan sebagai suatu proses distribusi anggaran dari pemerintah yang lebih tinggi kepada pemerintah yang lebih rendah untuk kemudian dikelola guna mendukung fungsi atau tugas pemerintahan dan pelayanan public sesuai dengan banyaknya wewenang bidang pemerintahan yang diberikan atau dilimpahkan oleh pemerintah pusat (Saragih 2003 : 82).

Sulawesi Utara sebuah wilayah yang berada di Indonesia bagian timur dan Utara pulau Sulawesi merupakan sebuah daerah yang mempunyai begitu banyak potensi. Mulai dari posisinya yang strategis di bibir samudera pasifik hingga produk serta kekayaan alam yang dimiliki. Saat ini Sulawesi Utara sendiri menjadi salah satu daerah yang tengah mendapat sorotan dari masyarakat terlebih dari sektor ekonomi, mengapa tidak, perputaran ekonomi yang terjadi dengan cepat di Sulawesi Utara menjadi salah satu pemicu perhatian tersebut. Pemerintah daerah tidak henti memacu kinerja guna meningkatkan kemampuan daerah, berbagai ide dan inovasi pun terus mencuat dari daerah yang juga dikenal sebagai bumi nyiur melambai. Letak geografisnya yang tepat berada di bibir samudera pasifik menjadikannya sebagai salah satu daerah yang menjadi incaran para pebisnis untuk menjadi tempat pertemuan dan melakukan perdagangan, bukan hanya di Indonesia namun juga perdagangan internasional.

Manado sebagai ibukota Provinsi Sulawesi Utara tentu mempunyai peranan sentral dalam mengelola dan meningkatkan potensi yang dimiliki oleh daerah ini. Terbukti beberapa tahun belakangan Manado bisa terus meningkatkan tingkat kemandiriannya dengan memaksimalkan sumber-sumber PAD yang dimiliki, data terkini menunjukkan Manado mampu mencapai tingkat kemandirian 23 % pada tahun 2014 dengan mencatatkan sekitar 250 Miliar lebih dari Total pendapatan Daerah (TPD) sekitar 1,3 triliun rupiah. Hal ini tentu menjadi gambaran bagaimana pemerintah daerah terus meningkatkan kemandiriannya dalam mengelola sumber-sumber pendapatan yang dimiliki sehingga sedikit demi sedikit bisa mengurangi ketergantungan kepada pemerintah pusat. Dengan semakin tinggi TPD yang dimiliki tentu belum bisa digolongkan sebagai daerah yang sudah efektif dalam melakukan pengalokasian

anggaran ke sektor potensial yang bisa terus meningkatkan pertumbuhan. Salah satu sektor potensial yang harus dikelola dengan baik oleh pemerintah adalah sektor transportasi, hal ini menjadi penting karena transportasi merupakan sebuah media bagi masyarakat untuk melakukan tugas dan kewajibannya sehari-hari, disamping itu transportasi yang terkelola dengan baik bisa menjadi salah satu daya pikat ekonomi bagi siapapun yang ingin melakukan kegiatan ekonomi selain memudahkan dan mempercepat perputaran ekonomi yang ada, sektor transportasi yang baik juga bisa menjadi ujung tombak bagi daerah untuk membuka sektor-sektor ekonomi baru yang sebelumnya belum terjamah.

Komponen belanja pemerintah sejatinya digunakan sebaik-baiknya guna menggenjot kemandirian ekonomi yang diharapkan mampu menjadi salah satu factor untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang berada di sebuah daerah. Dengan pengalokasian anggaran di sektor yang tepat tentu akan semakin memacu peningkatan kesejahteraan yang ada. Berdasarkan latar belakang yang ada maka rumusan masalah yang akan dibahas adalah : Bagaimana Belanja Pemerintah Mempengaruhi Peningkatan Sub-Sektor Transportasi di Kota Manado ?

### **RUMUSAN MASALAH**

Komponen belanja pemerintah sejatinya digunakan sebaik-baiknya guna menggenjot kemandirian ekonomi yang diharapkan mampu menjadi salah satu factor untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang berada di sebuah daerah. Dengan pengalokasian anggaran di sektor yang tepat tentu akan semakin memacu peningkatan kesejahteraan yang ada.

Berdasarkan latar belakang yang ada maka rumusan masalah yang akan dibahas adalah : Bagaimana Belanja Pemerintah Mempengaruhi Peningkatan Sub-Sektor Transportasi di Kota Manado ?

### **Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan perumusan masalah yang dipaparkan di atas, tujuan penelitian ini adalah untuk melihat seberapa besar pengaruh yang diberikan belanja pemerintah kota Manado terhadap peningkatan yang terjadi di sub-sektor transportasi.

### **Manfaat Penelitian**

Sebagai bahan masukan bagi pemerintah Kota Manado untuk mengetahui seberapa efektif belanja yang dilakukan dalam menggenjot peningkatan di salah satu sektor perekonomian yakni transportasi.

Untuk digunakan pihak yang berkepentingan untuk menganalisa masalah – masalah yang berhubungan dengan Pengelolaan fiskal Kota Manado.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Belanja Daerah**

Menurut Peraturan Menteri Dalam Negeri No 27 Tahun 2013 Belanja daerah harus digunakan untuk pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan pemerintah provinsi dan pemerintah Kabupaten/Kota yang terdiri dari urusan wajib dan urusan pilihan yang ditetapkan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Belanja penyelenggaraan urusan wajib diprioritaskan untuk melindungi dan meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat dalam upaya memenuhi kewajiban daerah yang diwujudkan dalam bentuk peningkatan pelayanan dasar, pendidikan, kesehatan, fasilitas sosial dan fasilitas umum yang layak serta mengembangkan sistem jaminan sosial. Pelaksanaan urusan wajib dimaksud berdasarkan Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang telah ditetapkan. Pemerintah daerah menetapkan target capaian kinerja setiap belanja, baik dalam konteks daerah, satuan kerja perangkat daerah, maupun program dan kegiatan, yang bertujuan untuk meningkatkan akuntabilitas perencanaan anggaran dan memperjelas efektifitas dan efisiensi penggunaan anggaran. Program dan kegiatan harus memberikan informasi yang jelas dan terukur serta memiliki korelasi langsung dengan keluaran yang diharapkan dari program dan kegiatan dimaksud ditinjau dari aspek indikator, tolak ukur dan target kinerjanya. Dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri No 27 Tahun 2013 tentang Belanja Tidak Langsung dan Belanja Langsung.

## **Transportasi**

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Pengertian lainnya dikemukakan oleh Soesilo (1999) yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang. Selain itu, Tamin (1997:5) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang. Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (1997:4) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan kegiatan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah transportasi, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut. Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

## **Permintaan dan Penawaran dalam Transportasi**

Transportasi memiliki keterkaitan erat dengan ekonomi, sehingga permasalahan transportasi dapat dianalisis dengan menggunakan pendekatan ekonomi, khususnya teori permintaan. Menurut Soesilo (1997) di dalam menghitung manfaat transportasi, maka pendekatan ekonomi yang biasa digunakan adalah metodologi surplus konsumen atau teori permintaan konsumen. Sedangkan metode surplus produsen biasanya digunakan untuk memperkirakan akibat tidak langsung dari proyek. Misalnya dengan adanya investasi di jalan pedesaan, maka ada dua akibat yang dirasakan, pertama yaitu biaya pengiriman *output* dari daerah pertanian ke pasar diharapkan menurun dan nilai *output* di daerah pertanian tersebut meningkat. Kedua, biaya untuk pengadaan *input* menurun, sebagai akibat dari dua hal tersebut, maka diharapkan nilai tambah terbentuk dari kegiatan pertanian tersebut meningkat. Dalam prakteknya pendekatan ini sangat sulit dilakukan. Namun secara teori ekonomi, permintaan dan penawaran adalah kekuatan yang membuat ekonomi bekerja dengan baik. Tempat pertemuan permintaan dan penawaran adalah pasar. Permintaan dan penawaran menentukan jumlah barang yang dihasilkan dan harga jual dari barang tersebut. Permintaan terhadap kendaraan tercermin dari sejumlah orang yang memilih kendaraan

dengan syarat atau kondisi tertentu, seperti kualitas kendaraan umum dan harganya. memahami permintaan transportasi sangatlah penting untuk perencanaan sistem transportasi secara umum, dan secara khusus sangat penting untuk *manage* permintaan terhadap transportasi. Berdasarkan penelitian Victoria Transport Policy Institute terdapat faktor-faktor yang dapat mempengaruhi permintaan transportasi yang akan dijelaskan dalam table 1.

Table 1  
Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Transportasi

Demografi	Ekonomi	Harga	Pilihan Transportasi	Kualitas Pelayanan	Peruntukan Lahan
Jumlah Populasi (perkerja, penduduk, dan pengunjung)	Jumlah Lapangan Pekerjaan	Harga bahan bakar dan pajak	Jalan kaki	Kecepatan relative dan keterlambatan	Kepadatan
Pendapatan	Pendapatan	Pajak dan biaya kendaraan	Bersepeda	Kepercayaan	Kesimpangsiuran
Gaya Hidup	Aktivitas	Harga tol	<i>Public transit</i>	Kenyamanan	Keterhubungan
Umur	Muatan Kendaraan	Biaya parkir	<i>Ridesharing</i>	Keselamatan dan Keamanan	Dekatnya layanan tempat singgah
Pilihan	Aktivitas pariwisata	Asuransi kendaraan	Mobil pribadi	Keadaan tempat menunggu	Rancangan Jalan Raya
		Ongkos kendaraan umum	Layanan Taxi	Keadaan tempat parkir	
			Telework	Informasi pelanggan	
			Sistem antar /Delivery system		

Selain itu, menurut Litman (2006), kecenderungan perubahan permintaan perjalanan lebih disebabkan oleh factor-faktor dibawah ini:

Kejenuhan dari pemilik mobil

perubahan penduduk, dimana ada kecenderungan pengurangan penggunaan kendaraan perkapita (karena penduduk berusia tua lebih banyak) dan peningkatan permintaan terhadap moda transportasi lainnya.

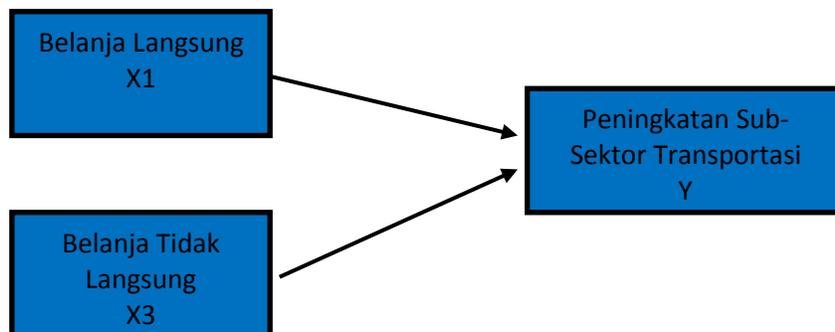
Peningkatan harga bahan bakar

peningkatan urbanisasi dan perubahan kecenderungan konsumsi perumahan di daerah pinggir kota

Peningkatan kemacaetan dan biaya di jalan raya

Peningkatan kesadaran kesehatan publik dan isu kelestarian lingkungan peningkatan pendekatan dalam kualitas pelayanan

#### Kerangka Pemikiran



## **Hipotesis**

- Diduga belanja langsung berpengaruh terhadap peningkatan sub-sektor transportasi di kota Manado.
- Diduga Belanja tidak langsung berpengaruh terhadap peningkatan Sub-sektor transportasi di kota Manado.

## **METODE PENELITIAN**

### **Data dan Sumber Data**

#### **Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah  
Data kuantitatif yang disajikan dalam bentuk angka-angka  
Data tentang belanja langsung kota Manado  
Data tentang belanja tidak langsung kota Manado  
Data Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Manado Khususnya sub-sektor jasa  
Sejarah singkat kota Manado

#### **Sumber Data**

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

Data Sekunder

Data yang diperoleh secara tidak langsung baik lewat dokumen, lewat orang lain, internet atau melalui organisasi-organisasi yang bersangkutan.

#### **Teknik Pengumpulan Data**

Metode pengambilan data sekunder, data dikumpulkan dengan metode dokumentasi. Ini dilakukan dengan mengumpulkan, mencatat dan menghitung data-data yang berhubungan dengan penelitian. Penelitian ini mengambil data dari APBD Kota Manado tahun 2007 sampai 2013. Serta data Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Manado dari tahun yang sama.

#### **Metode Analisis**

Penelitian ini dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. Secara umum, pendekatan kuantitatif lebih fokus pada tujuan untuk generalisasi, dengan melakukan pengujian statistik dan steril dari pengaruh subjektif peneliti (Sekaran, 1992). Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linier berganda. Analisis regresi berganda adalah analisis mengenai beberapa variabel independen dengan satu variabel dependen. Secara umum, analisis regresi adalah analisis mengenai variabel independen dengan variabel dependen yang bertujuan untuk mengestimasi nilai rata-rata variabel dependen berdasarkan nilai variabel independen yang diketahui (Gujarati, 2003). Teknik yang digunakan untuk mencari nilai persamaan regresi yaitu dengan analisis *Least Squares* (kuadrat terkecil) dengan meminimalkan jumlah dari kuadrat kesalahan. Dalam analisis regresi selain mengukur seberapa besar hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen, juga menunjukkan bagaimana hubungan antara variabel independen dengan dependen, sehingga dapat membedakan variabel independen dengan variabel dependen tersebut (Ghozali, 2006). Dimana dalam penelitian ini, tiga komponen dari pendapatan daerah yaitu pajak daerah, dana retribusi dan PAD lain yang sah sebagai variabel independen, akan dianalisis pengaruhnya terhadap alokasi belanja daerah yang diukur belanja langsung sebagai variabel dependen. Beberapa langkah yang dilakukan dalam analisis regresi linier masing-masing akan dijelaskan di bawah ini:

#### **Statistik Deskriptif**

Penyajian statistik deskriptif bertujuan agar dapat dilihat profil dari data penelitian tersebut dengan hubungan yang ada antar variabel yang digunakan dalam penelitian tersebut. Dalam penelitian ini variabel yang digunakan adalah Belanja Langsung, Belanja Tidak Langsung dan sub-sektor transportasi.

### **Uji Asumsi Klasik**

Pengujian regresi linier berganda dapat dilakukan setelah model dari penelitian ini memenuhi syarat-syarat yaitu lolos dari asumsi klasik. Syarat-syarat yang harus dipenuhi adalah data tersebut harus terdistribusikan secara normal, tidak mengandung multikoloniaritas, dan heterokedastisitas. Untuk itu sebelum melakukan pengujian regresi linier berganda perlu dilakukan lebih dahulu pengujian asumsi klasik, yang terdiri dari:

### **Uji Normalitas**

Pengujian normalitas memiliki tujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Seperti diketahui bahwa uji t mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Kalau asumsi ini dilanggar maka uji statistik menjadi tidak valid untuk jumlah sampel kecil. Untuk menguji normalitas data, penelitian ini menggunakan analisis grafik. Pengujian normalitas melalui analisis grafik adalah dengan cara menganalisis grafik *normal probability plot* yang membandingkan distribusi kumulatif dari distribusi normal. Distribusi normal akan membentuk satu garis lurus diagonal, dan plotting data residual akan dibandingkan dengan garis diagonal. Data dapat dikatakan normal jika data atau titik-titik terbesar di sekitar garis diagonal dan penyebarannya mengikuti garis diagonal. Pada prinsipnya normalitas dapat dideteksi dengan melihat penyebaran data (titik) pada sumbu diagonal dari grafik atau dengan melihat histogram dari residualnya. Dasar pengambilan keputusan: 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 lebih jauh dari diagonal dan/atau tidak mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogram tidak menunjukkan pola distribusi normal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas (Ghozali, 2006). Uji statistik yang dapat digunakan untuk menguji normalitas residual adalah uji statistik non-parametrik *Kolmogrov-Smirnov* (K-S). Jika hasil *Kolmogrov-Smirnov* menunjukkan nilai signifikan diatas 0,05 maka data residual terdistribusi dengan normal. Sedangkan jika hasil *Kolmogrov-Smirnov* menunjukkan nilai signifikan dibawah 0,05 maka data residual terdistribusi tidak normal (Ghozali, 2006).

### **Uji Multikolinearitas**

Uji Multikolonieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (Ghozali, 2006). Uji multikolonieritas ini digunakan karena pada analisis regresi terdapat asumsi yang mengisyaratkan bahwa variabel independen harus terbebas dari gejala multikolonieritas atau tidak terjadi korelasi antar variabel independen. Cara untuk mengetahui apakah terjadi multikolonieritas atau tidak yaitu dengan melihat nilai *Tolerance* dan *Variance Inflation Factor* (VIF). Kedua ukuran ini menunjukkan setiap variabel independen manakah yang dijelaskan oleh variabel independen lainnya. Dalam pengertian sederhana setiap variabel independen menjadi variabel dependen (terikat) dan diregresi terhadap variabel independen lainnya. *Tolerance* mengukur variabilitas variabel independen yang terpilih yang tidak dijelaskan oleh variabel independen lainnya. Jadi nilai *Tolerance* yang rendah sama dengan nilai VIF tinggi (karena  $VIF = 1/Tolerance$ ). Nilai cutoff yang umum dipakai untuk menunjukkan adanya multikolinearitas adalah nilai *Tolerance* <0,10 atau sama dengan nilai  $VIF > 10$  (Ghozali, 2006).

### **Uji Autokorelasi**

Uji autokorelasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi berganda linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1(sebelumnya). Autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lain. Jika ada masalah autokorelasi, maka model regresi yang seharusnya signifikan, menjadi tidak layak untuk dipakai (Singgih Santoso, 2000). Autokorelasi dalam penelitian ini menggunakan uji statistik *Durbin Watson*. Singgih (2000), bila angka D-W diantara -2 samapai +2, berarti tidak terjadi autokorelasi. Menurut Ghozali (2006), untuk mendeteksi ada atau tidaknya autokorelasi bisa menggunakan Uji Durbin-Watson (DW test)

### **Uji Heteroskedastisitas**

Pengujian ini memiliki tujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain atau untuk melihat penyebaran data. Jika variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap, maka disebut Homokedastisitas dan jika berbeda disebut Heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah tidak terdapat heteroskedastisitas. Uji ini dapat dilakukan dengan melihat gambar plot antara nilai prediksi variabel independen (ZPRED) dengan residualnya (SRESID). Apabila dalam grafik tersebut tidak terdapat pola tertentu yang teratur dan data tersebar secara acak di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka diidentifikasi tidak terdapat heteroskedastisitas (Ghozali,2006).

### **Model Regresi**

Alat analisis yang digunakan adalah analisis regresi berganda linier yang digunakan untuk melihat pengaruh pendapatan yaitu Belanja Langsung dan Belanja tidak langsung terhadap peningkatan sub-sektor transportasi yang berupa alokasi belanja daerah (belanja langsung dan belanja tidak langsung).

$$Y = @ + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + e$$

Keterangan :

@ = Konstanta

X1 = Belanja langsung

X2 = Belanja Tidak Langsung

Y = sub-Sektor Transportasi

$\beta_1 \beta_2$  = koefisien regresi untuk variable  $x_1, x_2$

e = Variabel pengganggu

### **Uji Statistik**

Uji statistic dalam penelitian ini meliputi uji-t dan uji-f, dan uji  $R^2$  dimana uji statistic ini untuk melihat apakah variable belanja langsung dan belanja tidak langsung memiliki pengaruh yang signifikan terhadap peningkatan sub-sektor transprotasi

### **Koefisien Determinasi**

Koefisien determinasi ( $R^2$ ) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel independen. Koefisien determinasi ini digunakan karena dapat menjelaskan kebaikan dari model regresi dalam memprediksi variabel dependen. Semakin tinggi nilai koefisien determinasi maka akan semakin baik pula kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen (Ghozali, 2006). Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai  $R^2$  yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel- variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen.

### **Uji Signifikansi Simultan (Uji Statistik F)**

Uji Statistik F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel independen atau bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen (Ghozali, 2006). Cara untuk mengetahuinya yaitu dengan membandingkan nilai F hitung dengan nilai F tabel. Apabila nilai F hitung lebih besar daripada nilai F tabel, maka hipotesis alternatif diterima artinya semua variabel independen secara bersama-sama dan signifikan mempengaruhi variabel dependen.

### Uji Signifikansi Parameter Individual (Uji Statistik t)

Uji statistik t pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen (Ghozali, 2006). Uji statistik t ini digunakan karena untuk memperoleh keyakinan tentang kebaikan dari model regresi dalam memprediksi. Cara untuk mengetahuinya yaitu dengan membandingkan nilai t hitung dengan nilai t tabel. Apabila nilai t hitung lebih besar dibandingkan dengan nilai t tabel maka berarti t hitung tersebut signifikan artinya hipotesis alternatif diterima yaitu variabel independen secara individual mempengaruhi variabel dependen. Selain itu, bisa juga dilakukan dengan melihat *p-value* dari masing-masing variabel. Hipotesis diterima apabila *p-value* < 5 % (Ghozali, 2006).

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### Pengujian Asumsi klasik

Untuk memperoleh hasil regresi berganda yang baik maka terlebih dahulu digunakan uji asumsi klasik, untuk menguji variable belanja langsung (X1) belanja tidak langsung (X2) dan sub-sektor transportasi (Y) yang akan diteliti.

### Multikolerasi

Tabel 2  
Hasil uji Multikolinearitas Model Summary (a) coefficient

Correlations		Collinearity Statistics	
Partial	Part	Tolerance	VIF
.676	.136	.527	1.897
.972	.617	.527	1.897

Berdasarkan hasil collinearity statistics dapat dilihat pada output coefficient model, dikatakan terjadi gejala multikolinearitas jika nilai VIF > 10. Hasil perhitungan menunjukkan nilai VIF untuk variable belanja langsung dan belanja tidak langsung sebesar  $1.897 < 10$ , maka dapat disimpulkan tidak terjadi gejala multikolinearitas dalam model regresi tersebut.

### Uji Autokorelasi

Autokorelasi merupakan korelasi antara anggota observasi yang disusun menurut waktu atau tempat. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi autokorelasi. Menurut Singgih Santoso (2004 :219) untuk mengetahui adanya autokorelasi digunakan uji Durbin Watson (DW test). Model regresi dikatakan tidak terdapat korelasi apabila nilai Durbin Watson berkisar 1,55 sampai 2,46 (untuk  $N < 15$ )

Tabel 3  
Uji Autokorelasi

Model	Change Statistics				Sig. Change	F Durbin-Watson
	R Square Change	F Change	df1	df2		
1	.978	88,658	2	4	.000	3,040

a. Predictors: (Constant), BELANJA TIDAK LANGSUNG, BELANJA LANGSUNG Model Summary (b)

b. Dependent Variable: SUB-SEKTOR TRANSPORTASI

Sumber data : Pengolahan Data 2015

Pada analisis regresi terlihat bahwa nilai DW 3,040 dan nilai DL 0.1714 , dan DU 3,149 .DL < DW < DU yakni 0.610 DL, 0,931 DW, 1,400 DU. DW berada pada antara DL dan DU dan berada pada titik keragu-raguan. Maka dapat disimpulkan bahwa terdapat gejala autokorelasi yang lemah

### Hasil Analisis Regresi Linear Berganda

Berdasarkan hasil uji regresi didapati hasil sebagai berikut.

Tabel 4  
Model Summary<sup>b</sup>

Model	R	R Square	Adjusted Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics	
					R Square Change	F Change
1	,989 <sup>a</sup>	,978	,967	,02062	,978	88,658

a. Predictors: (Constant), Belanja Tidak Langsung, Belanja Langsung Model Summary<sup>b</sup>

b. Dependent Variable: Sub-Sektor Transportasi

Dalam melihat pengaruh Variabel Independen Exogenous belanja tidak langsung dan belanja langsung secara bersama-sama terhadap variabel Dependen Endogenus sub-sektor transportasi dapat dilihat pada Tabel 4.3 Model Summary diatas, pada nilai R square. Besarnya R square (R<sup>2</sup>) pada tabel dibawah ini adalah 0,978. Angka tersebut mempunyai makna Besarnya pengaruh Variabel independen exogenous belanja tidak langsung dan belanja langsung terhadap variabel dependen endogenus sub-sektor transportasi secara gabungan. Dalam menghitung Koefisien Determinasi (KD) dapat diketahui dengan rumus :

$$KD = R^2 \times 100\%$$

$$KD = 0,978 \times 100\%$$

$$KD = 97,8\%$$

Besarnya pengaruh Variabel Independen belanja tidak langsung dan belanja langsung terhadap Variabel Dependen sub-sektor transportasi secara gabungan adalah 97,8%. Dan pengaruh diluar model dapat di hitung dengan :

$$e = 1 - R^2$$

$$e = 1 - 0,949$$

$$e = 0,0222 \times 100\%$$

$$e = 2,2\%$$

Yang berarti 2,2% besarnya faktor lain yang mempengaruhi diluar model yang di teliti. Artinya besarnya pengaruh variabel independen belanja tidak langsung dan belanja langsung terhadap variabel dependen sub-sektor transportasi adalah sebesar 97,8%, sedangkan pengaruh sebesar 2,2% disebabkan oleh variabel di luar model yang di teliti.

Tabel 5  
Coefficients<sup>a</sup>

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-2,895	,943		-3.070	,037
	Belanja langsung	,191	,104	,188	1,837	,140
	Belanja tidak langsung	,855	,103	,850	8.313	,001

### **Pengaruh Variabel Independen belanja langsung terhadap peningkatan sub-sektor transportasi**

Untuk melihat apakah ada Pengaruh Linier Variabel Independen Exogenus Pengeluaran Pajak Daerah terhadap Variabel Dependen Endogenus Belanja Langsung. Dapat dilihat pada tabel 4.4 Coefficients(a). Menentukan besarnya taraf Signifikan sebesar 0,05 dan Degree of Freedom  $DF = n - (K+1)$  atau  $DF = 7 - (2+1) = 4$ . Dari ketentuan tersebut diperoleh t tabel sebesar 1,837 (untuk uji dua arah). Dalam perhitungan SPSS yang tertera pada tabel Coefficients di atas dimana tabel t adalah untuk menunjukkan bahwa adanya Pengaruh linier antara Variabel Independen belanja langsung terhadap Variabel Dependen sub-sektor transportasi ialah 0,191. Menghitung besarnya angka t tabel / nilai kritis dengan ketentuan sebagai berikut : Menentukan besarnya taraf Signifikan sebesar 0,05 dan Degree of Freedom  $DF = n - (K+1)$  atau  $7 - (2+1) = 4$ . Dari ketentuan tersebut diperoleh t tabel sebesar -3,070 (untuk uji dua arah)

Pengujian Hipotesis t kriterianya sebagai berikut :

1. Jika t hitung  $>$  t tabel, maka  $H_0$  ditolak, dan  $H_1$  diterima
2. Jika t hitung  $<$  t tabel, maka  $H_0$  diterima, dan  $H_1$  ditolak

Dimana dalam melihat pengaruh signifikan atau tidak Kriterianya adalah sebagai berikut :

1. Jika Signifikan  $<$  0,05 maka berpengaruh signifikan
2. Jika Signifikan  $>$  0,05 maka tidak ada pengaruh signifikan

Hasil dari perhitungan dengan SPSS menunjukkan angka t hitung sebesar  $-3,070 <$  t tabel sebesar 2,132. Dengan demikian keputusannya ialah  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima. Artinya ada pengaruh linear antara variable independen belanja langsung terhadap variable independen sub-sektor transportasi. Besarnya pengaruh Variabel Independen Exogenus belanja langsung terhadap Variabel Dependen sub-sektor transportasi diketahui dari nilai Koefisien Beta (dalam kolom Standardized Coefficients Beta) ialah 0,188 Signifikan karena nilai signifikansi / probabilitas hasil yang tertera pada kolom Sig ,140  $>$  0,05.

### **Pengaruh Variabel Independen Exogenous belanja tidak langsung Variabel Dependen Endogenus sub-sektor transportasi.**

Untuk melihat apakah ada Pengaruh Linier Variabel Independen belanja tidak langsung terhadap Variabel Dependen Endogenus sub-sektor transportasi. Dapat dilihat pada tabel Coefficients(a) Menentukan besarnya taraf Signifikan sebesar 0,05 dan Degree of Freedom  $DF = n - (K+1)$  atau  $DF = 7 - (2+1) = 4$ . Dari ketentuan tersebut diperoleh t tabel sebesar 2,132 (untuk uji dua arah) Dalam perhitungan SPSS yang tertera pada tabel Coefficients di atas dimana tabel t adalah untuk menunjukkan bahwa adanya Pengaruh linier antara Variabel Independen Exogenus belanja tidak langsung terhadap Variabel Dependen Endogenus sub-sektor transportasi ialah 8.313. Menghitung besarnya angka t tabel / nilai kritis dengan ketentuan sebagai berikut : Menentukan besarnya taraf Signifikan sebesar 0,05 dan Degree of Freedom  $DF = n - (K+1)$  atau  $7 - (2+1) = 4$ . Dari ketentuan tersebut diperoleh t tabel sebesar 2,132 (untuk uji dua arah) Pengujian Hipotesis t kriterianya sebagai berikut :

1. Jika t hitung  $>$  t tabel, maka  $H_0$  ditolak, dan  $H_1$  diterima
2. Jika t hitung  $<$  t tabel, maka  $H_0$  diterima, dan  $H_1$  ditolak

Dimana dalam melihat pengaruh signifikan atau tidak Kriterianya adalah sebagai berikut :

1. Jika Signifikan  $<$  0,05 maka berpengaruh signifikan
2. Jika Signifikan  $>$  0,05 maka tidak ada pengaruh signifikan

Hasil dari perhitungan dengan SPSS menunjukkan angka t hitung sebesar  $8.313 >$  t table sebesar 2,132. Dengan demikian keputusannya ialah  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima. Artinya ada pengaruh linier antara Variabel Independen belanja tidak langsung terhadap Variabel Dependen Endogenus sub-sektor transportasi. Maka Variabel Independen Exogenus belanja tidak langsung berpengaruh terhadap Variabel Dependen Endogenus sub-sektor transportasi. Besarnya pengaruh Variabel Independen Exogenus belanja tidak langsung terhadap Variabel Dependen Endogenus sub-sektor transportasi diketahui dari nilai Koefisien Beta (dalam kolom Standardized Coefficients Beta) ialah 0,850 Signifikan karena nilai signifikansi/ probabilitas hasil yang tertera pada kolom Sig 0,005.

## **Pembahasan**

Dari hasil penelitian yang di lakukan, belanja langsung dan belanja tidak langsung terhadap peningkatan sub-sektor transportasi jika dilihat dari uji multikorelasi tidak terjadi multikorelasi karena nilai VIF dari ketiga variabel tersebut lebih kecil dari 10,00. Besarnya pengaruh variable independent, belanja langsung dan belanja tidak langsung terhadap peningkatan sub sector transportasi adalah sebesar 96,7 persen dari hasil R square dan sisanya sebesar 3,3 persen dipengaruhi oleh variable-variabel lain yang ada di luar penelitian. Dengan hasil penelitian seperti yang ditunjukkan dapat dilihat bagaimana besarnya pengaruh pemerintah melalaui alokasi anggaran belanjanya sangat besar terhadap peningkatan yang terjadi di sub-sektor transportasi. Untuk itu perlu adanya perencanaan yang lebih matang dalam melakukan pengalokasian anggaran belanja oleh pemerintah, baik dalam alokasi anggaran belanja langsung, maupun alokasi anggaran belanja tidak langsung karena besarnya pengaruh yang dimiliki oleh anggaran belanja pemerintah terhadap peningkatan sub-sektor ini yang mencapai angka 96 persen dari tingkat keterpengaruhan,

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Dari hasil penelitian didapatkan bahwa pengalokasian anggaran yang dilakukan oleh pemerintah daerah melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) yang dibagi menjadi belanja langsung dan belanja tidak langsung mempunyai pengaruh yang sangat signifikan terhadap peningkatan yang terjadi di sub-sektor transportasi yang mencapai angka 96 persen, sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variable-variabel lain yang berada di luar penelitian. hal ini tentu sejalan dengan program pemerintah untuk terus memacu dan memajukan sector-sektor ekonomi yang dimiliki apalagi peranan sub sector transportasi amat penting dalam menunjang peningkatan dan pertumbuhan perekonomian yang ada di kota Manado.

### **Saran**

Berdasarkan hasil penelitian terhadap pengaruh belanja pemerintah terhadap peningkatan sub-sektor transportasi penulis coba memberikan saran.

Pengalokasian anggaran belanja pemerintah dalam meningkatkan pertumbuhan sub-sektor transportasi perlu untuk lebih dicermati karena pengaruhnya yang sentral dan signifikan terhadap sub-sektor transportasi.

Kewenangan pemerintah dalam mengelola sector transportasi perlu untuk lebih dimaksimalkan guna meningkatkan pencapaian yang saat ini sudah terjadi.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Soesilo, Nining I. (1999:36).** *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia
- Tamin, Ofyar Z. (1997).** *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. Penerbit ITB.
- Dagun. Save M. (2006:126).** *Busway, Terobosan Penanganan Transportasi Jakarta*. Jakarta. Pustaka Sinar Harapan
- Tamin, Ofyar Z. (1997:5).** *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. Penerbit ITB
- Soesilo, Nining I. (1999:11).** *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia
- Tamin, Ofyar Z. (1997:5).** *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. Penerbit ITB
- Tamin, Ofyar Z. (1997:11).** *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. Penerbit ITB
- Tamin, Ofyar Z. (1997:4-5).** *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. Penerbit ITB
- Soesilo, Nining I. (1999).** *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia

**Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 1999** Tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat Dan Daerah

**Waluyo, 2011.** Perpajakan Indonesia Edisi 10 Buku 1. Penerbit Salemba Empat, Jakarta

**Kevin D. Hoover, Steven M Sheffrin,** the American Economics review, vol 82, no.1 (Mar. 1992)

**Mardiasmo, 2009,** *Perpajakan*, Yogyakarta : Andi. Edisi Revisi.

**Saragih, Junawi, Hartasi. 2010.** *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi (Studi Komperatif : Kabupaten Tapanuli Selatan dan Kabupaten Langkat) Tahun 1975-2007* : Jurnal

**Djojohadikusumo, Sumitro. 1994.** *Perkembangan Pemikiran Ekonomi : dasar teori ekonomi pertumbuhan dan ekonomi pembangunan.* Edisi pertama, Jakarta : Pustaka LP3ES.

**Undang- Undang Nomor 17 tahun 2003** tentang *Keuangan Negara.*

**Peraturan menteri dalam negeri Nomor 59 tahun 2007** Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri

**Dalam Negeri Nomor 13 Tahun 2006** Tentang Pedoman Pengelolaan Keuangan Daerah

**Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2005** Tentang Dana Perimbangan

**Peraturan Pemerintah No. 25 Tahun 2002** *Tentang Penetapan Besarnya Nilai Jual Kena Pajak Untuk Penghitungan Pajak Bumi Dan Bangunan*

Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Utara

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah kota Manado