

## **Pengaruh dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur dengan belanja modal infrastruktur sebagai pemediasi (studi pada pemerintah daerah Kabupaten/Kota Se-Sumatera tahun 2018)**

Hady Maulana, Syukriy Abdullah

Universitas Syiah Kuala

Email: maulanahady99@gmail.com; syukriyabdullah@unsyiah.ac.id

---

### **Abstrak**

*Penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur dengan belanja modal infrastruktur sebagai pemediasi pada pemerintah daerah kabupaten/kota se-Sumatra tahun 2018. Populasi dalam penelitian ini adalah laporan keuangan pemda kabupaten/kota se-Sumatra tahun 2018 dengan sampel 98 laporan keuangan yang memenuhi kriteria tujuan penelitian. Data yang digunakan pada penelitian ini adalah data sekunder. Model analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linear sederhana dan berganda pendekatan path analysis. Hasil penelitian menunjukkan terdapat pengaruh yang positif dan signifikan antara dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur di kabupaten/kota di Pulau Sumatera. Hasil uji analisis path mengkonfirmasi adanya peran belanja modal infrastruktur sebagai variabel yang memediasi hubungan antara dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur.*

**Kata Kunci:** *Aset Tetap Infrastruktur, Belanja Modal Infrastruktur, Dana Bagi Hasil, Path Analysis*

---

DOI: [10.20885/ncaf.vol4.art48](https://doi.org/10.20885/ncaf.vol4.art48)

### **PENDAHULUAN**

Pembangunan aset tetap infrastruktur merupakan indikator penting dalam menilai kinerja suatu pemerintah daerah. Infrastruktur sangat berpengaruh pada peningkatan nilai konsumsi, tenaga kerja yang produktif, lapangan pekerjaan yang mudah diakses, meningkatnya kesejahteraan masyarakat dan terciptanya makro ekonomi yang stabil (Maqin, 2011). Hal ini sesuai dengan Undang-Undang Dasar 1945, yang menjelaskan bahwa pemerintah mempunyai tanggung jawab terhadap penyediaan fasilitas infrastruktur (Sjafrizal, 2012). Pembiayaan untuk pembangunan dan perawatan aset tetap infrastruktur di daerah bersumber dari APBD dan pemerintah pusat. Anggaran untuk pembangunan dan perawatan infrastruktur ini disebut belanja modal dalam APBD.

Belanja modal merupakan tumpuan terakhir yang dirasakan langsung oleh masyarakat akan kehadiran pemerintah daerah, karena belanja jasa dan barang banyak dinikmati oleh pemerintah daerah (Arifin, 2014). Alokasi belanja modal atau belanja produktif dari anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBD) rata-rata pemerintah daerah di Indonesia masih minim untuk menopang pemerataan pertumbuhan ekonomi (Handayani dkk., 2015). Ketika menganggarkan belanja modal, pemerintah daerah juga harus memperhatikan perencanaan keuangan jangka panjang terutama untuk pemeliharaan aset tetap yang dihasilkan dari belanja modal tersebut (Abdullah & Halim, 2016). Konteks dalam pengelolaan keuangan daerah, pengalokasian belanja modal sangat berkaitan dengan perencanaan keuangan jangka panjang, terutama pembiayaan untuk pemeliharaan aset tetap yang dihasilkan dari belanja modal tersebut.

Sejak ditetapkannya otonomi daerah tahun 2004, pemerintah pusat memberikan desentralisasi fiskal berupa dana transfer atau perimbangan. Salah satu bentuk perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan daerah adalah pembagian Dana Bagi Hasil (DBH). PP No. 55 Tahun 2005 tentang Dana Perimbangan menjelaskan bahwa DBH merupakan dana yang bersumber dari pendapatan APBN yang dibagikan kepada daerah berdasarkan angka persentase tertentu dengan memperhatikan potensi daerah penghasil untuk mendanai kebutuhan daerah dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah.

Berdasarkan regulasi, tidak ada ketentuan khusus bagi pemda untuk menggunakan DBH nya karena merupakan dana *blockgrant*, yaitu dana yang bebas untuk apa diperuntukannya. Kecuali DBH yang berasal dari bagi hasil cukai tembakau yang digunakan untuk pelaksanaan program/kegiatan yang dapat membatasi konsumsi tembakau dan rokok, dan menjaga kesehatan masyarakat (Abdullah & Rona, 2014). Artinya, pemerintah daerah kemungkinan tidak mempertimbangkan banyak hal atau tidak dialokasikan dengan hati-hati yang cenderung oportunistik dalam menggunakan dana dari *blockgrant* atau transfer. Maka, jika ada perubahan (penambahan) alokasi DBH dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah, perubahan penerimaan tersebut tidak terikat untuk membiayai kegiatan atau program tertentu (*earmark*).

Pengalokasian anggaran pembangunan yang terencana dan lebih berpihak kepada publik (masyarakat) tersebut diharapkan akan memediasi serta menjembatani terwujudnya kemakmuran masyarakat dengan terealisasinya pengadaan aset tetap infrastruktur yang optimal sebagai salah satu *output* yang dirasakan langsung manfaatnya oleh masyarakat, dari tersedianya dana berupa pendapatan daerah yaitu PAD dan dana perimbangan sebagai sumber pembiayaannya (*financing*).

## TINJAUAN LITERATUR

### Aset Tetap Infrastruktur

Infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan gedung dan fasilitas publik lainnya (Grigg, 1988). Ada tiga cara untuk memperoleh aset tetap tersebut dalam kondisi normal, yaitu dengan membangun sendiri, menukarkan dengan aset tetap lain, dan membeli (Baihaqi & Khotimah, 2009). Berdasarkan PSAP 07 tentang aset tetap bahwa beberapa aset biasanya dianggap sebagai aset infrastruktur. Walaupun tidak ada definisi yang universal digunakan, aset ini biasanya mempunyai karakteristik, yaitu merupakan bagian dari satu sistem atau jaringan; sifatnya khusus dan tidak ada alternatif lain penggunaannya; tidak dapat dipindah-pindahkan; terdapat batasan-batasan untuk pelepasannya. Walaupun kepemilikan dari aset infrastruktur tidak hanya oleh pemerintah, aset infrastruktur secara signifikan sering dijumpai sebagai aset pemerintah. Aset infrastruktur memenuhi definisi aset tetap dan harus diperlakukan sesuai dengan prinsip-prinsip yang ada pada pernyataan ini.

### Belanja Modal Infrastruktur

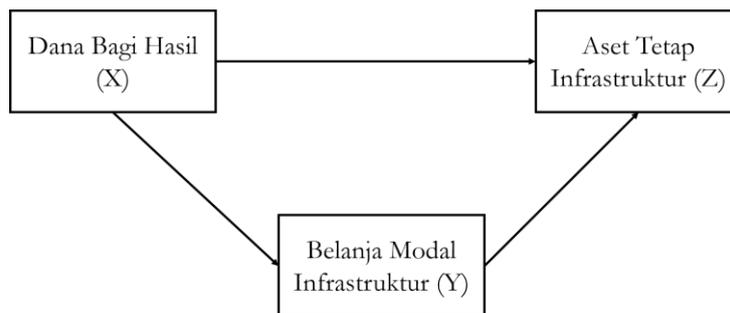
Belanja modal merupakan belanja pemerintah daerah yang manfaatnya melebihi satu tahun anggaran dan akan menambah aset atau kekayaan daerah yang selanjutnya akan menambah belanja yang bersifat rutin seperti biaya pemeliharaan pada kelompok biaya administrasi umum (Halim, 2004). Belanja infrastruktur atau belanja modal adalah belanja yang dialokasikan untuk biaya pengeluaran yang dilakukan dalam rangka pembelian serta pengadaan atau pembangunan aset tetap berwujud yang memiliki nilai manfaat melebihi batas 12 (dua belas) bulan, digunakan untuk kegiatan pemerintahan, seperti dalam bentuk tanah, peralatan dan mesin, gedung dan bangunan, jalan, irigasi, dan jaringan dan aset tetap lainnya (Darise, 2008).

### Dana Bagi Hasil

Dana bagi hasil yang ditransfer oleh pemerintah pusat kepada pemerintah daerah terdiri dari dua jenis, yaitu dana bagi hasil pajak dan dana bagi hasil bukan pajak (sumber daya alam). DBH merupakan pajak dan sumber daya alam pajak sendiri yang terdiri dari pajak bumi dan bangunan (PBB), bea perolehan hak atas tanah dan bangunan (BPHTB), serta pajak penghasilan (PPh), baik dari wajib pajak orang pribadi dalam negeri maupun dari PPh 21 (Nordriawan, 2006). DBH yang berasal dari bukan pajak (sumber daya alam) yaitu; kehutanan, mineral dan batu bara, minyak dan gas, panas bumi, dan perikanan. Pemerintah daerah juga memiliki sumber pendanaan sendiri berupa PAD, pembiayaan, dan lain-lain pendapatan yang sah. Tujuan DBH adalah untuk memperbaiki keseimbangan vertikal antara pemerintah pusat dan daerah dengan memperhatikan potensi daerah penghasil (Susanti & Fahlevi, 2016).

### Kerangka Penelitian dan Hipotesis

Berikut gambar skema pemikiran dan hipotesis dari penelitian ini:



**Gambar 1.** Skema Pemikiran

- H<sub>1</sub>: Dana bagi hasil berpengaruh terhadap belanja modal infrastuktur di pemerintah daerah kabupaten/kota se-Sumatera.
- H<sub>2</sub>: Dana bagi hasil berpengaruh terhadap aset tetap infrastruktur di pemerintah daerah kabupaten/kota se-Sumatera.
- H<sub>3</sub>: Belanja modal infrastutur berpengaruh terhadap aset tetap infrastruktur di pemerintah daerah kabupaten/kota se-Sumatera.
- H<sub>4</sub>: Belanja modal infrastruktur memediasi pengaruh dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur di pemerintah daerah kabupaten/kota se-Sumatera.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk menguji hubungan antara variabel X yaitu dana bagi hasil terhadap variabel Z yaitu aset tetap infrastruktur melalui mediasi variabel Y yaitu belanja modal infrastruktur. Populasi dalam penelitian ini yaitu data laporan keuangan pemerintah daerah kabupaten/kota se-Sumatera tahun 2018 dengan sampel 98 laporan keuangan yang memenuhi kriteria tujuan penelitian. Penelitian ini merupakan penelitian sekunder yang menggunakan pendekatan kuantitatif. data sekunder yang digunakan berasal dari Laporan Realisasi Anggaran (LRA) dan neraca.

Analisis data dilakukan dengan menggunakan regresi linear berganda melalui *path analysis* untuk mengetahui pengaruh dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur dengan belanja modal infrastruktur sebagai pemediasi. *Path analysis* merupakan perluasan dari regresi linier berganda yang memungkinkan analisis model-model yang lebih kompleks (Streiner, 2005). Pengolahan data menggunakan program software SPSS. Pengukuran dari variabel dana bagi hasil yaitu angka/nilai rupiah jumlah realisasi DBH dalam Laporan Realisasi Anggaran (LRA) tahun 2018. Variabel belanja modal infrastruktur diukur dari angka/nilai rupiah realisasi belanja modal dalam dalam Laporan Realisasi Anggaran (LRA) tahun 2018. Variabel aset tetap infrastruktur diukur dari kenaikan nilai rupiah aset tetap infrastruktur di tahun 2018 dibanding 2017 yang tersaji dalam neraca.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil *Path Analysis*

Penelitian ini menggunakan analisis regresi linear sederhana dan berganda yang diperluas dengan metode *path analysis* untuk pengujian pengaruh variabel mediasi. Hipotesis penelitian ini ingin membuktikan apakah Dana Bagi Hasil (DBH) berpengaruh terhadap Aset Tetap Infrastruktur (ATI) dengan Belanja Modal Infrastruktur (BMI) sebagai variabel mediasi. Analisis linear berganda digunakan untuk mendapatkan koefisiensi regresi yang akan menentukan apakah hipotesis yang dibuat akan diterima atau ditolak atas dasar hasil regresi dengan menggunakan tingkat signifikansi sebesar 0,05 atau 5%. Terdapat 2 sub struktur pada analisis ini yaitu regresi linear sederhana dan regresi linear berganda. Adapun hasil uji analisis regresi linear sederhana dapat dilihat pada Tabel 1 berikut:

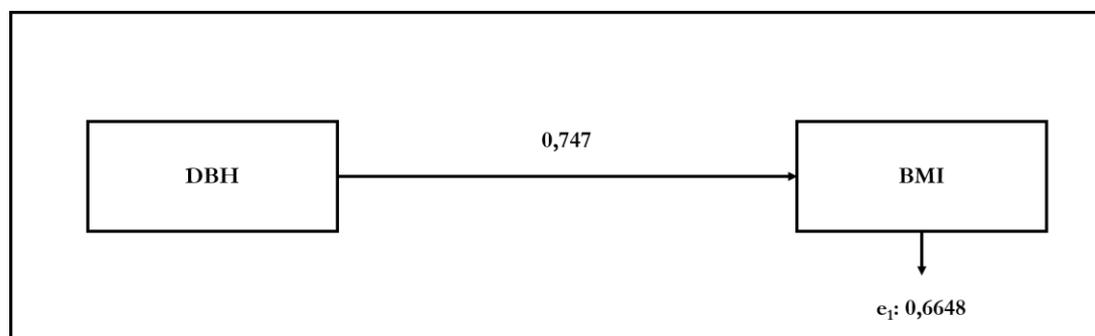
**Tabel 1.** Hasil Pengujian Hipotesis Substruktur I (*Coefficients<sup>a</sup>*)

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	$\beta$	Std. Error	$\beta$		
1 (Constant)	.386	.982		15.214	.000
DBH	.275	.025	.747	10.999	.000

a. Dependent Variable: BMI

Sumber: Data Sekunder yang diolah SPSS Ver 25

Berdasarkan hasil output SPSS pada tabel 1 dapat dilihat bahwa nilai koefisien *standardized beta* DBH pada hasil uji persamaan pertama sebesar 0,747. Variabel DBH signifikan ( $p < 0,05$ ) yaitu DBH sebesar 0,000 yang berarti DBH mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap BMI. Besarnya pengaruh variabel X terhadap variabel Y adalah  $(0,747)^2 \times 100\% = 55,8\%$ . Sementara itu, untuk nilai  $e_1$  dapat dicari dengan rumus ( $e_1$ ) adalah  $e_1 = \sqrt{1 - R^2} = \sqrt{1 - 0,558} = 0,6648$ . Dengan demikian dapat diperoleh diagram jalur substruktur I sebagai berikut:



**Gambar 2.** Diagram Jalur Substruktur I

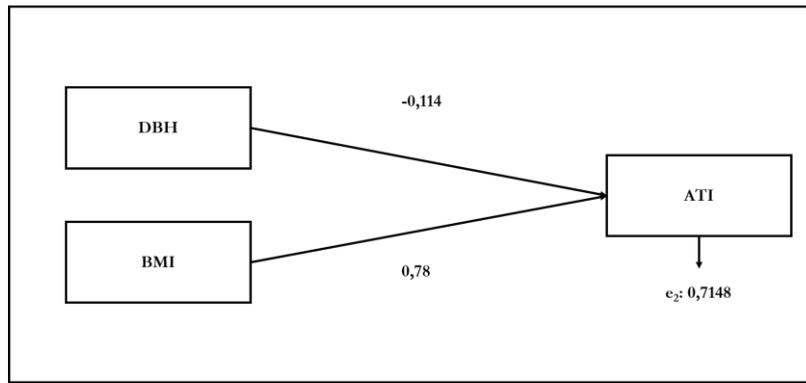
**Tabel 2.** Hasil Pengujian Hipotesis Substruktur II (*Coefficients<sup>a</sup>*)

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	$\beta$	Std. Error	$\beta$		
1 (Constant)	.165	.412		.361	.719
DBH	-.046	.045	-.114	-1.033	.304
BMI	.863	.122	.780	7.075	.000

a. Dependent Variable: ATI

Sumber: Data Sekunder yang diolah SPSS Ver 25

Pada output SPSS di Tabel 2 persamaan regresi kedua nilai *standardized beta* untuk DBH sebesar -0,114 dan BMI sebesar 0,78. Diketahui nilai signifikansi dari variabel DBH adalah 0,304 dan BMI adalah 0,000. Variabel DBH lebih besar dari 0,05 yang memberikan kesimpulan bahwa DBH tidak berpengaruh signifikan terhadap ATI. Variabel BMI lebih kecil dari 0,05 yang memberikan kesimpulan bahwa BMI berpengaruh signifikan terhadap ATI. Besarnya pengaruh variabel X terhadap variabel Z adalah  $(-0,114)^2 \times 100\% = 1,29\%$ . Besarnya pengaruh variabel Y terhadap variabel Z adalah  $(0,78)^2 \times 100\% = 60,8\%$ . Sementara itu, untuk nilai  $e_2$  dapat dicari dengan rumus ( $e_2$ ) adalah  $e_2 = \sqrt{1 - R^2} = \sqrt{1 - 0,489} = 0,7148$ . Dengan demikian dapat diperoleh diagram jalur substruktur II sebagai berikut:



Gambar 3. Diagram Jalur Substruktur II

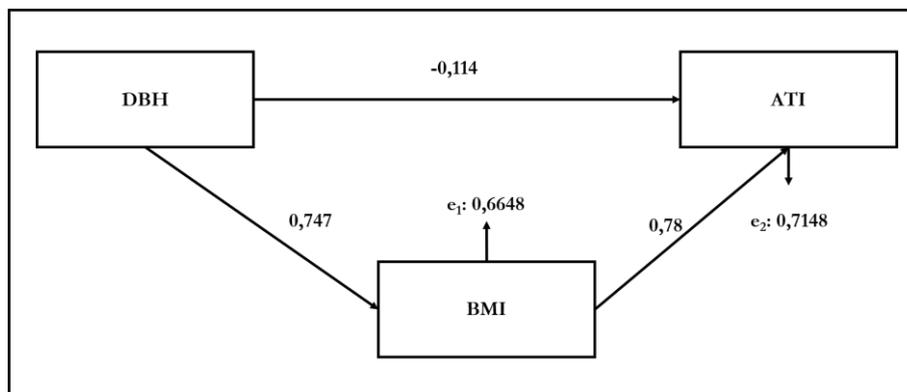
Hasil pengujian struktur lengkap (persamaan substruktur I dan substruktur II) dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Pengaruh X terhadap Y dan Implikasinya pada Z

No.	Variabel	Koefisien jalur	Langsung	Pengaruh Tidak langsung	Total	Keterangan
1.	DBH terhadap BMI	0,747	0,558	-	0,558	Pengaruh yang sangat kuat
2.	DBH terhadap ATI	-0,114	0,0129	-	0,0129	Pengaruh yang lemah
3.	BMI terhadap ATI	0,78	0,608	-	0,608	Pengaruh yang sangat kuat
4.	DBH terhadap ATI melalui BMI	0,747*	-	2 (-0,114 x 0,78 x 0,747)	-0,132	Tidak ada pengaruh
Pengaruh secara bersama-sama					0,489	
Variabel lain					0,511	

Sumber: Data Sekunder yang diolah SPSS Ver 25

Berdasarkan Tabel 3 dapat diketahui bahwa pengaruh langsung X terhadap Z sebesar 0,0129 atau 1,29% dengan kategori pengaruh yang lemah dan pengaruh tidak langsung X terhadap Z melalui Y sebesar -0,132 atau -13,2% dengan katagori tidak ada pengaruh. Diketahui nilai koefisien jalur DBH terhadap ATI adalah -0,114. Sedangkan pengaruh tidak langsung DBH melalui BMI terhadap ATI adalah perkalian antara nilai koefisien jalur DBH terhadap BMI dengan nilai koefisien jalur BMI terhadap ATI yaitu:  $0,747 \times 0,780 = 0,582$ . Berdasarkan hasil perhitungan diatas diketahui bahwa nilai pengaruh langsung sebesar -0,114 dan pengaruh tidak langsung sebesar 0,582 yang berarti bahwa nilai pengaruh tidak langsung lebih besar dibandingkan dengan nilai pengaruh langsung. Maka Y memediasi secara fully pengaruh X terhadap Z. Belanja modal infrastruktur memediasi fully pengaruh dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur. Model penelitian dari hasil pengujian struktur lengkap dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 4. Skema Hasil Penelitian

## **Pembahasan**

### **Pengaruh Dana Bagi Hasil terhadap Belanja Modal Infrastruktur**

Hasil analisis data penelitian yang telah dilakukan membuktikan bahwa dana bagi hasil berpengaruh positif dan signifikan terhadap belanja modal infrastruktur. Dana bagi hasil mempunyai nilai signifikansi 0,000 yakni lebih kecil dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa secara langsung terdapat pengaruh signifikan antara dana bagi hasil terhadap belanja modal infrastruktur. Nilai koefisien beta sebesar 0,747 dengan arah positif yang bermakna bahwa jika dana bagi hasil meningkat sebesar Rp 1, maka belanja modal infrastruktur akan meningkat sebesar Rp 0,747 dengan asumsi variabel lain diluar model adalah tetap. Angka/ nilai rupiah jumlah realisasi dana bagi hasil diambil di laporan realisasi anggaran tahun 2018 dengan melihat nilai pada akun dana bagi hasil pajak dan non pajak (SDA) yang merupakan pendapatan transfer dari pemerintah pusat dan pendapatan dana bagi hasil pajak dan non pajak (SDA) dari pemerintah provinsi.

Hasil hipotesis dari penelitian ini sejalan dengan penelitian oleh Heru dan Susanti (2016) yang menguji pengaruh dana bagi hasil terhadap belanja modal di kabupaten/kota Provinsi Aceh. Hasil dari penelitian tersebut menunjukkan dana bagi hasil berpengaruh terhadap belanja modal. Hal ini mengindikasikan bahwa tinggi rendahnya tingkat penerimaan diikuti dengan alokasi anggaran belanja modal. Sejalan dengan teori bahwasannya tujuan utama dari dana bagi hasil adalah untuk mengurangi ketimpangan fiskal secara vertikal antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah.

### **Pengaruh Dana Bagi Hasil terhadap Aset Tetap Infrastruktur**

Hasil analisis data penelitian yang telah dilakukan membuktikan bahwa dana bagi hasil berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap aset tetap infrastruktur. Dana bagi hasil mempunyai nilai signifikansi 0,304 yakni lebih besar dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa secara langsung terdapat pengaruh yang tidak signifikan antara dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur. Nilai koefisien beta sebesar -0,114 dengan arah negatif yang bermakna bahwa jika dana bagi hasil meningkat sebesar Rp 1, maka belanja modal infrastruktur akan menurun sebesar Rp -0,114 dengan asumsi variabel lain diluar model adalah tetap. Angka/nilai rupiah total aset tetap infrastruktur diambil dengan melihat kenaikan nilai rupiah aset tetap infrastruktur di tahun 2018 dibanding 2017 yang tersaji dalam neraca Laporan Keuangan Pemerintah Daerah (LKPD) kabupaten/kota se-Sumatra. Akun yang merupakan bagian dari aset tetap infrastruktur yaitu gedung dan bangunan dan jalan, irigasi, dan jaringan.

Hasil hipotesis dari penelitian ini sejalan dengan konsep bahwasannya perolehan aset tetap infrastruktur harus melalui belanja modal infrastruktur. Sebagaimana dijelaskan oleh Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan (DJPK) bahwa belanja modal adalah pengeluaran anggaran untuk perolehan aset tetap dan aset lainnya yang memberi manfaat lebih dari satu periode akuntansi.

### **Pengaruh Belanja Modal Infrastruktur terhadap Aset Tetap Infrastruktur**

Hasil analisis data penelitian yang telah dilakukan membuktikan bahwa belanja modal infrastruktur berpengaruh positif dan signifikan terhadap aset tetap infrastruktur. Belanja modal infrastruktur mempunyai nilai signifikansi 0,000 yakni lebih kecil dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa secara langsung terdapat pengaruh signifikan antara belanja modal infrastruktur terhadap aset tetap infrastruktur. Nilai koefisien beta sebesar 0,78 dengan arah positif bermakna bahwa jika belanja modal infrastruktur meningkat sebesar Rp 1, maka aset tetap infrastruktur akan meningkat sebesar Rp 0,78 dengan asumsi variabel lain diluar model adalah tetap. Angka/nilai rupiah jumlah realisasi belanja modal infrastruktur diambil di laporan realisasi anggaran dengan melihat nilai pada akun belanja modal bangunan dan gedung, belanja jalan, irigasi, dan jaringan yang sudah terealisasikan oleh pemerintah daerah kabupaten/kota se-Sumatra tahun 2018.

### **Pengaruh Dana Bagi Hasil terhadap Aset Tetap Infrastruktur dengan Belanja Modal Infrastruktur sebagai Pemediasi**

Hasil analisis data penelitian yang telah dilakukan membuktikan bahwa belanja modal infrastruktur dapat memediasi pengaruh dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur. Hasil pengujian analisis jalur (*path*

*analysis*) menunjukkan pengaruh jalur yang lebih besar dengan variabel belanja modal infrastruktur dalam memediasi hubungan antara dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur. Diketahui pengaruh langsung yang diberikan dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur adalah -0,114. Sedangkan pengaruh tidak langsung dana bagi hasil melalui belanja modal infrastruktur terhadap aset tetap infrastruktur adalah 0,582. Berdasarkan hasil ini maka dapat disimpulkan bahwa nilai jalur pengaruh tidak langsung dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur melalui belanja modal infrastruktur lebih besar daripada pengaruh langsung dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur.

Berdasarkan hasil analisis jalur diatas membuktikan bahwa dana bagi hasil dianggarkan oleh pemda untuk membangun serta meningkatkan infrastruktur di daerah demi terwujudnya masyarakat yang sejahtera dan roda penggerak bagi lajunya pertumbuhan ekonomi. Pemerintah daerah dalam mewujudkan aset tetap infrastruktur yang terealisasi dari dana bagi hasil, harus menganggarkannya melalui belanja modal. Sebagaimana hasil dari hipotesis 3 bahwa belanja modal infrastruktur berpengaruh terhadap aset tetap infrastruktur. Sejalan dengan hipotesis 2 bahwa dana bagi hasil tidak berpengaruh terhadap aset tetap infrastruktur. Dengan kata lain, dalam proses pengadaan aset tetap infrastruktur dengan dana bagi hasil, maka harus melalui belanja modal infrastruktur.

## SIMPULAN

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis maka diperoleh kesimpulan yaitu semakin tinggi pendapatan transfer berupa dana bagi hasil yang diterima oleh pemerintah kabupaten/kota Pulau Sumatera, maka semakin tinggi pula anggaran belanja modal infrastruktur yang terealisasi. Kemudian, diketahui bahwa semakin tinggi pendapatan transfer berupa dana bagi hasil yang diterima suatu pemda, maka tidak akan berdampak terhadap kenaikan aset tetap infrastruktur pada kabupaten/kota Pulau Sumatera. Selanjutnya, semakin tinggi angka/nilai rupiah belanja modal infrastruktur yang suatu pemda realisasikan, maka semakin meningkat pula aset tetap infrastruktur di daerah tersebut. Terakhir, diketahui bahwa nilai jalur pengaruh tidak langsung dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur melalui belanja modal infrastruktur lebih besar daripada pengaruh langsung dana bagi hasil terhadap aset tetap infrastruktur. Maka dapat disimpulkan, dalam konteks pembangunan aset tetap infrastruktur di pulau Sumatra, interaksi antara dana bagi hasil dan kegiatan belanja modal mutlak harus dilakukan.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, agar penelitian dapat dikatakan lebih representatif, maka diharapkan penelitian selanjutnya dapat memperbesar jumlah sampel, memperluas wilayah penelitian dan ruang lingkup penelitian agar penelitian kedepan memiliki cakupan yang lebih luas dan menghasilkan hasil penelitian yang lebih baik. Penelitian selanjutnya disarankan agar menambah variabel independen yang dapat mempengaruhi aset tetap infrastruktur, sehingga dapat diketahui bahwa aset tetap infrastruktur juga dipengaruhi oleh variabel-variabel lain selain yang telah diuraikan dalam penelitian ini. Variabel lain yang dapat diuji adalah Dana Alokasi Umum (DAU), Dana Otonomi Khusus, dan lain-lain. Kepada pengguna anggaran agar lebih memperhatikan penggunaan serta pengalokasian dana bagi hasil yang bersifat *blockgrant* agar direalisasikan untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat, yang salah satunya yaitu pelaksanaan pembangunan infrastruktur. Kepada kepala daerah agar konsisten dan senantiasa mengawasi penggunaan anggaran yang dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota agar mengedepankan kepentingan masyarakat serta memiliki sikap yang visioner dalam merealisasikan anggarannya. Pemerintah kabupaten/kota Pulau Sumatra perlu memastikan arah kebijakan penggunaan dana bagi hasil digunakan untuk kegiatan belanja modal agar untuk pembangunan aset tetap infrastruktur lebih *sustainable*.

## DAFTAR REFERENSI

- Abdullah, S., & Halim, A. (2016). Studi atas belanja modal pada anggaran pemerintah daerah dalam hubungannya dengan belanja pemeliharaan dan sumber pendapatan. *Jurnal Akuntansi Pemerintah*, 2(2), 17-32.
- Abdullah, S., & Rona, R. (2014). Pengaruh sisa anggaran, pendapatan sendiri dan dana perimbangan terhadap belanja modal. *Jurnal Kajian dan Bisnis Islam*, 7(1), 179-202.

- Arifin, Z. (2014). Pengaruh pajak daerah, retribusi daerah, dana alokasi umum, dan dana alokasi khusus terhadap alokasi belanja modal di Provinsi Riau. *Skripsi*. Riau: Universitas Negeri Sultan Syarif Kasim.
- Baihaqi, & Khotimah, H. (2009). Hubungan belanja modal dengan belanja pemeliharaan pada pemerintah kabupaten/ kota (studi kasus di wilayah Sumatera bagian Selatan). *Jurnal Manajemen dan Keuangan*, 7(3), 1-27.
- Darise, N. (2008). *Akuntansi keuangan daerah (akuntansi sektor publik)*. Jakarta: PT. Indeks.
- Grigg, N. S. (1988). *Infrastructure engineering and management*. New York: J. Wiley.
- Halim, A. (2004). *Akuntansi keuangan daerah edisi revisi*. Jakarta: Salemba Empat.
- Handayani, S. P., Abdullah, S., & Fahlevi, H. (2015). Pengaruh penerimaan pajak daerah, retribusi daerah dan dana bagi hasil terhadap belanja modal di kabupaten/kota di Provinsi Aceh. *Jurnal Administrasi Akuntansi*, 4(2), 45-50.
- Maqin, A. (2011). Pengaruh kondisi infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Barat. *Trikonomika*, 10(1), 10-18.
- Nordiawan, D. (2006). *Akuntansi sektor publik*. Jakarta: Salemba Empat.
- Republik Indonesia. (2005). Peraturan Pemerintah Nomor. 55 Tahun 2005 tentang Dana Perimbangan.
- Republik Indonesia. (2005). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2005 tentang Pernyataan Standar Akuntansi Pemerintahan No. 7 tentang Akuntansi Aset Tetap
- Sjafrizal. (2012). *Ekonomi wilayah dan perkotaan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Streiner, D. L. (2005). Finding our way: An introduction to path analysis. *The Canadian Journal of Psychiatry*, 50(2), 115-122.
- Susanti, S., & Fahlevi, H. (2016). Pengaruh pendapatan asli daerah, dana alokasi umum, dan dana bagi hasil terhadap belanja modal (studi pada kabupaten/kota di wilayah Aceh). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Akuntansi (JIMEKA)*, 1(1), 183-191.