JAKP (Jurnal Administrasi dan Kebijakan Publik)
ISSN (online): 2657-0092 | ISSN (print): 2301-4342 |
Website: http://jakp.fisip.unand.ac.id|
Email: Jakpfisipunand@soc.unand.ac.id |

Research article

Policy Strategies for Road Infrastructure Planning and Budgeting in West Sumatra

Strategi Kebijakan Perencanaan dan Penganggaran Infrastruktur Jalan di Sumatera Barat

Hamdi Irza*
Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Sumatera Barat, Padang, Indonesia.
* Co respondent Author: hamdi.irza@outlook.com

Article Information

Article history:

Received	:	02 Juli 2025
Received in revised	:	15 Juli 2025
Accepted	:	22 Agustus 2025
Available online	:	30 Oktober 2025

Keywords:
Infrastructure planning;Infrastructure budgeting;Regional inequality;Local government policy; Road infrastructure;

Abstract

Infrastructure planning and budgeting policies in West Sumatra Province have not been effective in reducing spatial inequality, as basic services such as transportation, drinking water, and sanitation remain unevenly distributed. The transportation sector, despite having the highest forward linkage value (1.67) and serving as a key driver for other sectors, demonstrates suboptimal performance, reflected in an Incremental Output Ratio (ICOR) of 6.8%, well above the ideal benchmark of 3–4%. Limited regional fiscal capacity, compounded by mandatory spending obligations in education, health, and other sectors, further restricts the allocation of resources for road development and management. Within this context, the available policy choices are to increase revenue, spend more effectively, or adopt creative financing schemes. This study aims to formulate policy recommendations for road infrastructure planning and budgeting that contribute to reducing regional disparities, employing the Analytical Hierarchy Process (AHP) method based on the preferences of key policymakers in the West Sumatra Provincial Government. The analysis indicates that a better spending strategy is the most preferred option. Its successful implementation, however, requires strong political commitment from regional leaders and legislators, a cultural and organizational shift among stakeholders in infrastructure governance, and the reinforcement of legal mechanisms through more effective systems of program monitoring and evaluation.

To cite this article:
Irza, H. (2025). Policy strategies for road infrastructure planning and budgeting in West Sumatra. *JAKP (Jurnal Administrasi dan Kebijakan Publik)*, 10(2), 218–236. https://doi.org/10.25077/jakp.10.2.218-236.2025

© 2025, the author(s). Publish by the Public Administration Laboratory of Faculty of Social and Political Sciences, Andalas University Indonesia. This is an open access article under theCC BY-NC-SA 4.0 license (https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

1. Pendahuluan

Pembangunan wilayah idealnya tidak hanya berorientasi pada pertumbuhan ekonomi, tetapi juga pada pemerataan antarwilayah. Kenyataannya, pertumbuhan di Indonesia berlangsung tidak merata (Williamson, 1965). Ketimpangan paling nyata terjadi antara kawasan Indonesia Timur, dengan nilai Indeks Williamson sebesar 0,778 (GoI, 2024). Berbagai intervensi

regulatif dan fiskal telah dilakukan pemerintah, tetapi selalu dihadapkan pada dilema antara mengejar pertumbuhan cepat dengan mengorbankan pemerataan, atau memprioritaskan pemerataan dengan konsekuensi pertumbuhan ekonomi yang lebih lambat (Kuncoro, 2006).
Ketimpangan serupa juga terlihat pada tingkat provinsi. Di Sumatera Barat, data BPS menunjukkan ketimpangan tergolong sedang dengan nilai 0,312, tetapi data 15 tahun terakhir menunjukkan tren peningkatan rata-rata 0,003 poin per tahun. Analisis *Growth Diagnostic* Bappenas bahkan menempatkan ketimpangan ini sebagai salah satu kendala utama pembangunan (GoI, 2024). Akar persoalan terletak pada belum meratanya layanan infrastruktur dasar seperti transportasi, air minum, dan sanitasi. Hal ini konsisten dengan temuan (Sjafrizal, 2008) yang menekankan pentingnya mobilitas barang dan jasa untuk mengurangi ketimpangan antarwilayah.
Upaya peningkatan konektivitas dilakukan melalui pembangunan jalan provinsi. Tingkat kemantapan jalan sempat meningkat dari 70,14% pada 2016 menjadi 75,03% pada 2021, tetapi turun kembali ke 70,55% pada 2024 akibat perubahan basis data. Rata-rata peningkatan hanya 0,6 persen poin per tahun, masih di bawah standar nasional sebesar 80% berdasarkan data Dinas BMCKTR. Pemenuhan standar ini menghadapi tantangan berat, antara lain kondisi geografis yang berbukit dan berlembah, persebaran penduduk di wilayah terpencil, serta kerentanan terhadap bencana gempa bumi dan banjir (Chatra, Havifi, & Diego, 2019). Pertumbuhan penduduk yang tidak terkendali di pusat-pusat kegiatan juga menambah tekanan terhadap infrastruktur, sehingga kebutuhan anggaran untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan semakin besar (Sa'adah & Latif, 2023).
Permasalahan menjadi semakin kompleks akibat keterbatasan kapasitas fiskal daerah. BPS Sumbar mencatat Rasio Pendapatan Asli Daerah (PAD) terhadap total pendapatan daerah hanya mencapai 45%, sementara ketergantungan pada dana transfer sebesar 54%. *Tax buoyancy* daerah hanya 0,85 pada 2024, mencerminkan lemahnya kinerja perpajakan, diperparah dengan pertumbuhan ekonomi yang selama tujuh tahun terakhir tidak pernah melampaui rata-rata nasional berdasarkan data BPS. Tingkat kepatuhan pajak juga masih rendah, hanya 59,5% (Bapenda, 2025). Walaupun anggaran konektivitas meningkat rata-rata 7% per tahun dalam 15 tahun terakhir sesuai data Badan Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah, efektivitas belanja infrastruktur rendah, terlihat dari nilai *Incremental Capital Output Ratio* (ICOR) sebesar 6,81%, jauh di atas standar efisiensi 3–4% (Widodo, 1990; (Kurnia, 2022). Secara teoritis, peningkatan aksesibilitas seharusnya menurunkan biaya transportasi dan mendorong produktivitas wilayah (Akai & Sakata, 2005), tetapi kondisi empiris menunjukkan ketidakefisienan tersebut.
Sektor transportasi sebetulnya merupakan sektor unggulan dengan nilai *forward linkage* tertinggi (1,67), yang berfungsi sebagai penggerak sektor-sektor lain (Irza, 2021). Namun kebijakan pengelolaan jalan di Sumatera Barat masih belum optimal dalam mendorong pertumbuhan ekonomi berkualitas akibat keterbatasan pembiayaan. Ketidakmampuan sektor ini berfungsi efektif berpotensi memperburuk ketimpangan wilayah.

Keterbatasan pembiayaan pembangunan jalan yang bersumber dari lemahnya perencanaan dan penganggaran, sehingga berujung pada layanan dasar yang tidak merata dan memperdalam ketimpangan wilayah. Penelitian ini menelaah kebijakan perencanaan dan penganggaran infrastruktur jalan di Sumatera Barat dengan fokus pada efektivitas instrumen fiskal daerah dalam mendukung pemerataan wilayah.

Kajian berskala internasional menegaskan bahwa infrastruktur tidak serta-merta menciptakan pertumbuhan inklusif tanpa dukungan tata kelola fiskal yang memadai (Calderon & Servén, 2014); (Afonso & Kazemi, 2017); (Lakshmanan, 2011); Ghosh & De, 2020). Sementara itu, penelitian berbasis nasional cenderung menekankan dimensi ketimpangan antarwilayah dalam lingkup makro (Sjafrizal, 2008); (Kurnia, 2022), sedangkan studi di tingkat provinsi yang menghubungkan kapasitas fiskal, ICOR, dan praktik penganggaran masih terbatas. Dalam ranah administrasi publik dan kebijakan, perdebatan mutakhir menyoroti bagaimana desain kebijakan infrastruktur harus ditopang oleh pelebaran ruang fiskal, inovasi pembiayaan, serta peningkatan akuntabilitas pengeluaran publik agar benar-benar menghasilkan pemerataan dan keberlanjutan (Musgrave, 1999; (Allen & Tommasi, 2001); Wildavsky, 2002; OECD, 2015). Kekosongan tersebut menunjukkan adanya ruang analisis yang belum banyak disentuh mengenai perencanaan dan penganggaran infrastruktur jalan di daerah dengan kapasitas fiskal terbatas seperti Sumatera Barat. Berangkat dari celah analisis tersebut, penelitian ini diarahkan untuk menghadirkan kerangka evaluasi yang lebih tajam terhadap praktik perencanaan dan penganggaran infrastruktur jalan.

Artikel ini memberikan kontribusi dengan merumuskan rekomendasi kebijakan berbasis analisis prioritas menggunakan Analytical Hierarchy Process (AHP), serta menawarkan kerangka analisis baru yang menghubungkan tata kelola fiskal daerah dengan strategi pengurangan ketimpangan wilayah melalui kebijakan infrastruktur. Tujuan penelitian ini adalah mengevaluasi efektivitas perencanaan dan penganggaran infrastruktur jalan di Sumatera Barat serta menyusun rekomendasi kebijakan yang lebih efisien, berkelanjutan, dan berorientasi pada pemerataan wilayah.

2. Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan kebijakan dengan *Analytical Hierarchy Process* (AHP) sebagai metode utama pengambilan keputusan. AHP dipilih karena memberikan kerangka matematis untuk menerjemahkan penilaian subjektif para ahli menjadi bobot numerik yang dapat dibandingkan antarvariabel melalui teknik perbandingan berpasangan (Yao & Zhao, 2022). Metode ini menghasilkan skala prioritas yang terukur dan relevan digunakan dalam ranah kebijakan publik karena membantu mereduksi subjektivitas yang sering muncul dalam pengambilan keputusan di level top management yang dipengaruhi faktor politis. Fokus penelitian diarahkan pada perencanaan dan penganggaran infrastruktur jalan di Provinsi Sumatera Barat, sebuah daerah dengan kapasitas fiskal terbatas tetapi menghadapi kebutuhan pembangunan jalan yang sangat tinggi (Saaty, 2008).

Responden penelitian berjumlah 75 orang yang berasal dari 24 Perangkat Daerah yang terkait langsung dengan isu infrastruktur. Pemilihan responden dilakukan dengan teknik purposive random sampling untuk memastikan keterwakilan aktor yang relevan. Berdasarkan jabatannya, responden terdiri atas 7 Kepala Perangkat Daerah, 37 Pejabat Administrator, 21 Pejabat Pengawas, 9 Pejabat Fungsional, dan 1 Pejabat Pelaksana. Data penelitian dikumpulkan melalui kuesioner AHP yang berisi instrumen perbandingan berpasangan antarunsur kebijakan. Responden diminta memberikan penilaian dengan skala absolut 1–9 (Saaty, 2008), di mana angka 1 menunjukkan elemen yang sama pentingnya dan angka 9 menunjukkan satu elemen yang mutlak lebih penting dibandingkan elemen lainnya.

Proses analisis dilakukan melalui beberapa tahapan. Pertama, penyusunan hierarki permasalahan yang dirinci ke dalam unsur-unsurnya dan diturunkan menjadi alternatif kebijakan secara terstruktur (Nasibu, 2009). Kedua, pembuatan matriks perbandingan berpasangan untuk menilai tingkat kepentingan satu elemen terhadap elemen lainnya menggunakan skala (Saaty, 2008), Ketiga, penentuan prioritas melalui manipulasi matriks atau penyelesaian persamaan matematis untuk menghitung proporsi relatif setiap elemen. Keempat, pengujian konsistensi logis dengan menghitung nilai Consistency Index (CI) dan Consistency Ratio (CR) berdasarkan nilai eigen maksimum (λmaks). Hasil dianggap konsisten apabila CR ≤ 0,1. Seluruh analisis dilakukan dengan dukungan perangkat lunak Microsoft Excel. Keabsahan hasil penelitian dijaga melalui pengujian konsistensi logis, sehingga temuan yang dihasilkan dapat dipertanggungjawabkan secara metodologis (Saaty, 2008). Selain itu, keragaman jabatan responden, mulai dari kepala perangkat daerah hingga pelaksana, memperkuat representasi data dan membantu mengurangi potensi bias subjektivitas. Dengan pendekatan tersebut, penelitian ini diharapkan mampu menghasilkan prioritas kebijakan perencanaan dan penganggaran infrastruktur jalan yang lebih objektif, terukur, serta mendukung efisiensi dan pemerataan pembangunan daerah.

Pertimbangan etis menjadi bagian integral dari penelitian ini. Seluruh responden telah memberikan persetujuan setelah memperoleh penjelasan mengenai tujuan, manfaat, dan penggunaan data penelitian. Prinsip kerahasiaan, anonimitas, dan hak responden dijaga dengan ketat sepanjang proses penelitian. Identitas responden tidak dicantumkan dalam laporan, dan data hanya digunakan untuk kepentingan akademik serta penyusunan rekomendasi kebijakan. Penelitian ini tidak melibatkan eksperimen pada manusia maupun hewan sehingga tidak memerlukan izin etik khusus dari komite etik, tetapi tetap mengikuti standar etika penelitian sosial dan kebijakan publik sebagaimana dianjurkan dalam literatur metodologi administrasi publik.

3. Hasil dan Pembahasan

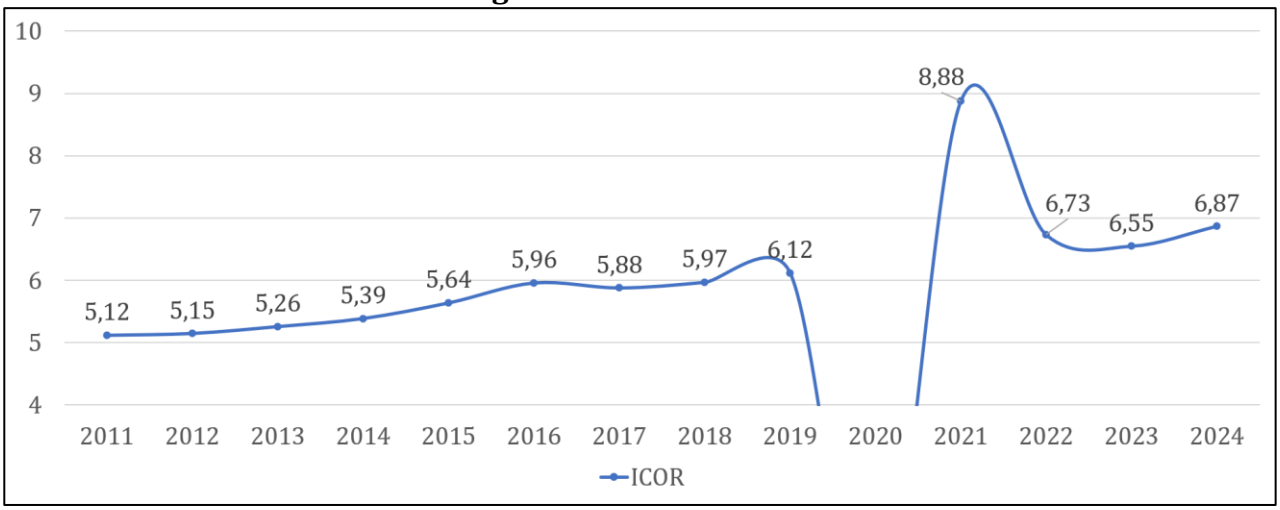
3.1 Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Infrastruktur

Pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan sering kali diposisikan sebagai tujuan kebijakan yang saling berkompetisi. Upaya mengejar pertumbuhan tinggi cenderung

mengorbankan pemerataan, sementara penekanan pada pemerataan sering menghasilkan pertumbuhan yang lebih moderat. *Visi Indonesia Emas* yang tertuang dalam Undang-Undang No. 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional menetapkan target pertumbuhan ekonomi rata-rata 7% per tahun untuk mencapai pendapatan per kapita setara negara maju pada 2045 (GoI, 2024). Target ini berlaku pula di tingkat provinsi, termasuk Sumatera Barat, meskipun dalam beberapa tahun terakhir capaian pertumbuhan provinsi ini hanya sekitar 3% per tahun. Ketimpangan pembangunan antardaerah menunjukkan bahwa orientasi tunggal pada pertumbuhan tinggi berisiko mengabaikan prinsip pemerataan, yang justru penting bagi keberlanjutan pembangunan.

Faktor utama yang mendorong ketimpangan wilayah di Sumatera Barat adalah distribusi infrastruktur dasartransportasi, air minum, dan sanitasiyang tidak merata secara geografis. Ketidakmerataan ini berkaitan erat dengan kebutuhan investasi besar agar pertumbuhan ekonomi dapat berlangsung secara berkualitas. Widodo (1990) menyatakan bahwa efisiensi pembangunan tercermin pada ICOR (Incremental Capital Output Ratio) ideal sebesar 3–4% (Kurnia, 2022). Sebaliknya, ICOR Sumatera Barat tercatat sebesar 6% (BPS Sumbar, 2025) dan cenderung meningkat selama 15 tahun terakhir tanpa pernah mencapai ambang efisiensi 4%. Kondisi ini menegaskan bahwa akumulasi investasi, khususnya infrastruktur, masih belum memadai untuk mendorong pertumbuhan sekaligus pemerataan pembangunan.

Gambar 1. Perkembangan Nilai ICOR Sumatera Barat 2011-2024



Sumber: BPS, 2025 (data diolah)

Temuan ini memperkaya literatur tentang keterkaitan pertumbuhan, pemerataan, dan infrastruktur di tingkat subnasional. Jika sejumlah studi menunjukkan bahwa investasi infrastruktur dapat menekan ketimpangan wilayah (Barro, 1990); (Aschauer, 1989), kasus Sumatera Barat justru menampilkan ICOR yang tinggi sebagai indikator keterbatasan kapasitas fiskal dan rendahnya efisiensi investasi. Dengan demikian, hasil penelitian ini tidak

hanya mengonfirmasi argumen klasik tentang peran infrastruktur dalam pertumbuhan, tetapi juga menantang asumsi bahwa peningkatan investasi otomatis akan memperbaiki distribusi pembangunan.

Secara teoretis, temuan ini menegaskan perlunya peninjauan ulang paradigma pembangunan daerah yang menempatkan pertumbuhan tinggi sebagai tujuan tunggal. Dalam perspektif administrasi publik, kasus Sumatera Barat menunjukkan pentingnya tata kelola fiskal yang adaptif serta model pembiayaan infrastruktur yang lebih inovatif, termasuk kemitraan publik–swasta atau desentralisasi fiskal yang lebih efektif. Secara praktis, pembuat kebijakan daerah perlu mengalihkan fokus dari sekadar kuantitas investasi menuju kualitas dan efisiensi penggunaan modal, sehingga pertumbuhan ekonomi dapat lebih inklusif dan berkelanjutan.

Meskipun memberikan kontribusi teoretis dan praktis, analisis ini memiliki keterbatasan. ICOR hanya berfungsi sebagai indikator makro yang belum sepenuhnya merepresentasikan variasi sektoral maupun spasial pembangunan infrastruktur. Selain itu, keterbatasan data membuat penelitian ini masih bersifat deskriptif dan belum mampu membangun hubungan kausal. Keterbatasan tersebut menegaskan pentingnya penelitian lanjutan dengan pendekatan komparatif antardaerah dan analisis ekonometrik yang lebih mendalam untuk memperkuat validitas dan generalisasi temuan.

3.2 Kebijakan Fiskal dan Tantangan APBD

Kebutuhan investasi infrastruktur yang besar tidak diimbangi dengan kapasitas anggaran yang memadai. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Provinsi Sumatera Barat sebagian besar dialokasikan untuk belanja pegawai dan belanja operasional, sedangkan alokasi untuk infrastruktur publik masih relatif kecil. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 mewajibkan pemerintah daerah mengalokasikan minimal 40% APBD untuk belanja infrastruktur publik dan maksimal 30% untuk belanja pegawai. Data APBD Provinsi Sumatera Barat tahun 2025 menunjukkan belanja pegawai mencapai 34,21%, sementara belanja infrastruktur publik baru mencapai 32,04%. Kondisi ini menegaskan adanya ketidaksesuaian antara kebutuhan investasi dan struktur belanja daerah.

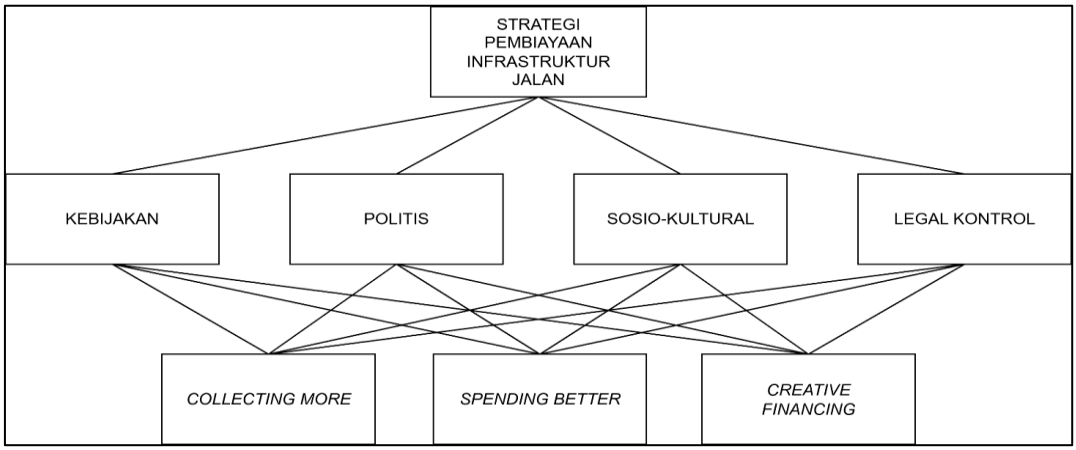
Kementerian Keuangan melalui siaran pers (BKF, 2024) menekankan tiga pilar utama kebijakan fiskal nasional, yaitu *collecting more* (optimalisasi pendapatan negara), *spending better* (peningkatan efektivitas dan efisiensi belanja), dan *innovative financing* (pemanfaatan pembiayaan inovatif). Optimalisasi pendapatan ditempuh melalui penguatan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), perbaikan tata kelola sumber daya alam, peningkatan kualitas layanan publik, dan reformasi pengelolaan aset negara. Strategi belanja diarahkan untuk meningkatkan efisiensi dengan cara mengurangi belanja nonprioritas, memperbesar alokasi belanja produktif, memperbaiki mekanisme subsidi dan bantuan sosial, serta memperkuat program perlindungan sosial berbasis pemberdayaan. Defisit fiskal ditutup melalui instrumen pembiayaan inovatif, antara lain skema Kerja Sama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU) yang dirancang agar berkelanjutan. Dalam konteks hubungan pusat dan daerah,

pemerintah pusat menegaskan komitmennya memperkuat sinergi kebijakan untuk meningkatkan kualitas belanja publik sekaligus memperluas kemandirian fiskal di daerah.
Temuan ini konsisten dengan literatur yang menekankan pentingnya disiplin fiskal dalam pembangunan daerah. (Fiszbein, 1997) menunjukkan bahwa ketergantungan fiskal pada belanja pegawai membatasi alokasi untuk pembangunan infrastruktur produktif. Gupta, et.al (2005) menegaskan bahwa efisiensi belanja publik lebih menentukan kualitas pertumbuhan dibandingkan besaran alokasi belanja. Kasus Sumatera Barat memperluas temuan tersebut dengan menunjukkan bahwa meskipun regulasi normatif telah mengatur proporsi belanja, implementasi kebijakan masih menghadapi hambatan struktural berupa dominasi belanja pegawai dan keterbatasan kapasitas fiskal.
Implikasi teoretis dari temuan ini adalah perlunya penguatan kerangka analisis kebijakan fiskal daerah yang tidak hanya menilai proporsi belanja, tetapi juga menekankan kualitas dan capaian (*outcome*). Secara praktis, strategi pembangunan daerah perlu difokuskan pada pengendalian belanja pegawai, peningkatan efisiensi alokasi anggaran, serta pemanfaatan skema pembiayaan alternatif seperti KPDBU. Bagi pemerintah daerah, kepatuhan terhadap regulasi proporsi belanja harus diikuti dengan tata kelola fiskal yang mampu meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan publik.

3.3 Alternatif Kebijakan: Collecing More, Spending Better, dan Creative Financing

Hasil analisis menunjukkan bahwa tiga alternatif kebijakan *collecting more*, *spending better*, dan *creative financing*memiliki tingkat prioritas berbeda dalam upaya penguatan APBD dan pembiayaan infrastruktur di Provinsi Sumatera Barat, yang dapat divisualisasikan dalam Hirarki Pengambilan Keputusan Strategi Kebijakan Perencanaan dan Penganggaran seperti terlihat pada Gambar 2.

Gambar 2. Hirarki Pengambilan Keputusan Strategi Kebijakan Perencanaan dan Penganggaran dalam Pengelolaan Infrastruktur



Sumber: Hasil Analisis (2025)

Gambar ini menampilkan struktur hierarki pengambilan keputusan strategis dalam perencanaan dan penganggaran pengelolaan infrastruktur di Provinsi Sumatera Barat. Pada level tertinggi, tujuan utama pengelolaan infrastruktur diarahkan pada penguatan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) serta optimalisasi sumber pembiayaan guna mendukung pembangunan infrastruktur publik.

Pada tingkat selanjutnya, terdapat empat kriteria utama yang menjadi dasar pertimbangan dalam proses pengambilan keputusan, yakni dimensi kebijakan, dimensi politik, dimensi sosial budaya, dan dimensi pengawasan hukum. Keempat kriteria ini dikaitkan dengan tiga alternatif kebijakan pada level terbawah, yaitu *collecting more*, *spending better*, dan *creative financing*.

Hubungan antara kriteria dan alternatif kebijakan divisualisasikan melalui garis berwarna yang merepresentasikan bobot atau tingkat pengaruh masing-masing kriteria terhadap pilihan kebijakan. Sebagai contoh, dimensi kebijakan lebih banyak berkorelasi dengan opsi *creative financing*, sedangkan dimensi politik cenderung mendukung opsi *spending better*.

Struktur hierarki ini menunjukkan bahwa pengambilan keputusan kebijakan tidak bersifat satu dimensi, melainkan merupakan hasil analisis multi-kriteria yang melibatkan aspek regulasi, dinamika politik, budaya kerja, dan mekanisme pengawasan. Dengan pendekatan ini, pembuat kebijakan memiliki landasan yang lebih sistematis untuk menentukan prioritas kebijakan sehingga alokasi anggaran dapat dilakukan secara lebih efektif dan strategis.

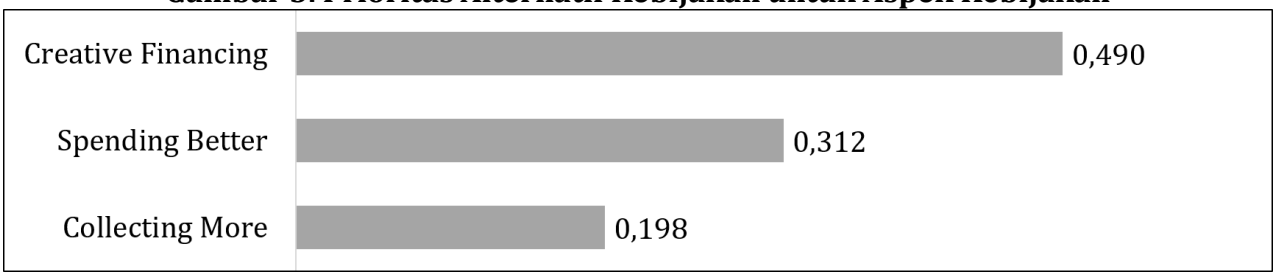
Ketika hierarki keputusan kebijakan diuji melalui metode AHP, hasilnya memperlihatkan prioritas berbeda pada masing-masing aspek. Untuk aspek kebijakan, hasil perbandingan berpasangan menunjukkan bahwa *spending better* menempati urutan tertinggi, diikuti oleh *collecting more* dan *creative financing*. Rincian hasil analisis tersebut dapat dilihat pada Tabel 1 dan Gambar 3 berikut.

Tabel 1. Matrik Perbandingan Berpasangan dan Prioritas Alternatif Kebijakan untuk Aspek Kebijakan

Pilihan Kebijakan	*Collecting More*	*Spending Better*	*Creative Financing*
Collecting More	1	1/2	1/2
Spending Better	2	1	1/2
Creative Financing	2	2	1

Sumber: Hasil Analisis (2025)

Gambar 3. Prioritas Alternatif Kebijakan untuk Aspek Kebijakan



Sumber: Hasil Analisis (2025)

Hasil pada Tabel 1 dan Gambar 3 menunjukkan bahwa *spending better* memperoleh bobot tertinggi dibandingkan dua alternatif lainnya. Hal ini mengindikasikan bahwa optimalisasi kualitas belanja dianggap sebagai strategi paling relevan dalam konteks kebijakan pengelolaan infrastruktur di Provinsi Sumatera Barat. Dominasi *spending better* merefleksikan kebutuhan mendesak untuk mengendalikan struktur belanja yang selama ini masih didominasi oleh pengeluaran rutin dan hibah, sehingga ruang fiskal untuk pembangunan infrastruktur publik menjadi terbatas.

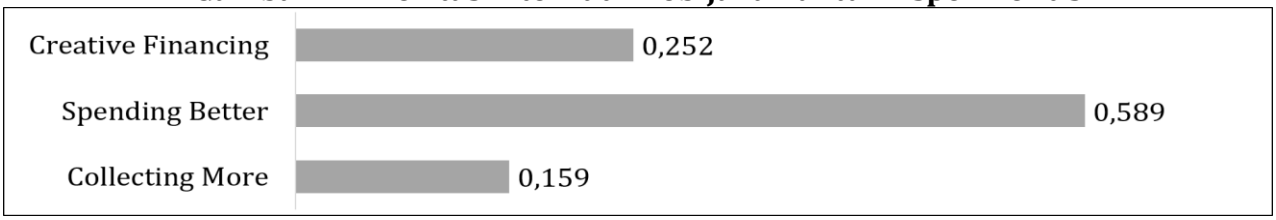
Data APBD 2025 memperlihatkan bahwa belanja pegawai mencapai 34,21% dan belanja infrastruktur publik 32,04%, sehingga belum memenuhi ketentuan UU No. 1 Tahun 2022 yang mengatur alokasi minimal 40% untuk belanja infrastruktur publik. Temuan ini menegaskan bahwa upaya peningkatan kualitas belanja dan pengelolaan fiskal yang lebih efektif menjadi prioritas utama, tidak hanya sekadar memperbesar proporsi alokasi, tetapi juga memastikan pemanfaatan anggaran secara optimal untuk pembangunan infrastruktur yang produktif.

Tabel 2. Matrik Perbandingan Berpasangan dan Prioritas Alternatif Kebijakan untuk Aspek Politis

Pilihan Kebijakan	*Collecting More*	*Spending Better*	*Creative Financing*
Collecting More	1	1/3	1/2
Spending Better	3	1	3
Creative Financing	2	1/3	1

Sumber: Hasil Analisis (2025)

Gambar 4. Prioritas Alternatif Kebijakan untuk Aspek Politis



Sumber: Hasil Analisis (2025)

Hasil pada Tabel 2 dan Gambar 4 memperlihatkan bahwa *spending better* kembali menempati prioritas tertinggi pada aspek politis. Hal ini menunjukkan bahwa dalam dinamika politik penganggaran, orientasi efisiensi dan efektivitas belanja publik lebih mudah memperoleh legitimasi dibandingkan opsi peningkatan pendapatan (*collecting more*) maupun inovasi pembiayaan (*creative financing*). Dominasi *spending better* pada aspek politis sejalan dengan kecenderungan aktor politik untuk lebih mendukung kebijakan yang langsung berkaitan dengan pengendalian belanja dan pengalokasian anggaran, karena manfaatnya lebih cepat terlihat bagi masyarakat.

Prinsip *collecting more* tetap memiliki relevansi yang kuat dalam konteks fiskal Provinsi Sumatera Barat. Merujuk pada struktur APBD 2025, komposisi pendapatan daerah masih didominasi oleh transfer pemerintah pusat sebesar Rp3,4 triliun atau 52,93%, sedangkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) berkontribusi sebesar 43,78% (BPKAD, 2025). Jika dirinci lebih lanjut, sumber PAD terbesar berasal dari Pajak Daerah, yakni Rp2,11 triliun atau 74,65% dari total PAD. Dari jumlah tersebut, Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) menyumbang lebih dari 40% total penerimaan pajak daerah.

Tingkat kepatuhan masyarakat dalam membayar PKB yang baru mencapai 59,51% (Bapenda, 2025) menunjukkan adanya potensi peningkatan PAD yang signifikan. Jika kepatuhan PKB meningkat menjadi 70%, maka dapat diperoleh tambahan penerimaan sebesar Rp880 miliar. Kontribusi tambahan ini berpotensi meningkatkan alokasi belanja produktif infrastruktur hingga 2–3% dari total belanja, sehingga mampu menutup sebagian kesenjangan anggaran pembangunan jalan dan fasilitas publik. Selain itu, kebijakan penyesuaian tarif PKB dari 1,05% menjadi 1,2% diperkirakan dapat menambah PAD sekitar Rp150 miliar per tahun, terutama jika dikombinasikan dengan insentif bagi wajib pajak yang taat.

Prinsip *collecting more* berkontribusi langsung pada peningkatan kapasitas fiskal daerah yang pada akhirnya memperkuat kemampuan pemerintah dalam menyediakan infrastruktur publik. Strategi ini penting tidak hanya untuk mengurangi ketergantungan terhadap transfer pusat, tetapi juga untuk memperkuat kemandirian fiskal daerah dalam jangka panjang.

Prinsip *collecting more* berkontribusi langsung pada peningkatan kapasitas fiskal daerah yang pada akhirnya memperkuat kemampuan pemerintah dalam menyediakan infrastruktur publik. Strategi ini penting tidak hanya untuk mengurangi ketergantungan terhadap transfer pusat, tetapi juga untuk memperkuat kemandirian fiskal daerah dalam jangka panjang.

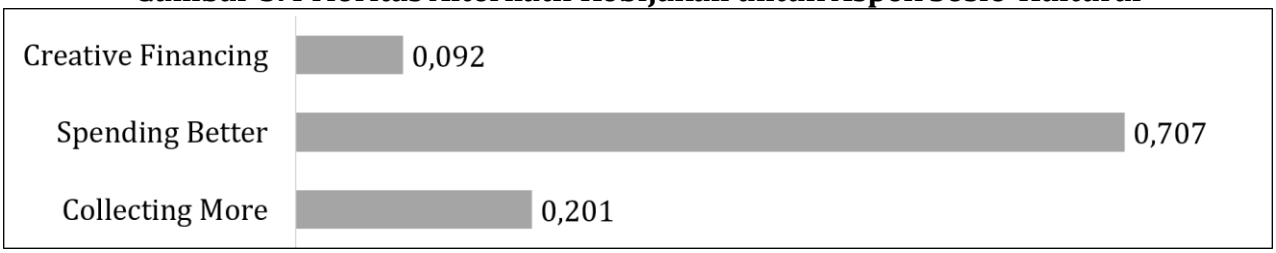
Selain aspek fiskal, analisis juga perlu memperhatikan dimensi sosio-kultural yang turut memengaruhi legitimasi dan penerimaan kebijakan pengelolaan infrastruktur. Hal ini tercermin pada hasil perbandingan prioritas kebijakan berikut.

Tabel 3. Matrik Perbandingan Berpasangan dan Prioritas Alternatif Kebijakan untuk Aspek Sosio-Kultural

Pilihan Kebijakan	*Collecting More*	*Spending Better*	*Creative Financing*
Collecting More	1	1/5	3
Spending Better	5	1	6
Creative Financing	1/3	1/6	1

Sumber: Hasil Analisis (2025)

Gambar 5. Prioritas Alternatif Kebijakan untuk Aspek Sosio-Kultural



Sumber: Hasil Analisis (2025)

Sementara itu, *collecting more* menempati posisi kedua, yang mencerminkan adanya dukungan masyarakat terhadap upaya peningkatan pendapatan daerah, meskipun penerimaan kebijakan ini relatif lebih rendah dibandingkan dengan perbaikan efektivitas belanja. Hal ini dapat dipahami karena kebijakan peningkatan penerimaan daerah, khususnya melalui pajak, berpotensi menimbulkan resistensi apabila tidak diimbangi dengan peningkatan kualitas pelayanan publik.

Adapun *creative financing* berada pada prioritas terendah, yang menunjukkan bahwa skema pembiayaan alternatif belum memperoleh legitimasi yang kuat dalam konteks sosio-kultural. Kondisi ini dapat disebabkan oleh rendahnya pemahaman masyarakat terhadap instrumen keuangan modern, serta kekhawatiran terhadap risiko dan kompleksitas tata kelola yang mungkin ditimbulkan.

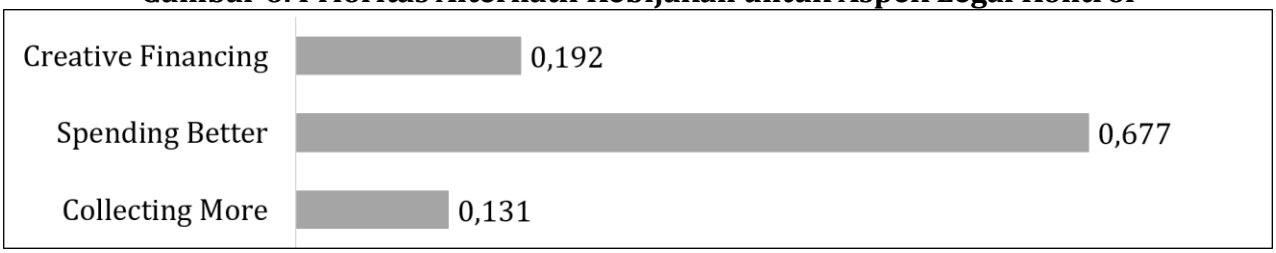
Hasil ini memperlihatkan bahwa legitimasi sosial dalam pengelolaan infrastruktur lebih erat kaitannya dengan bagaimana pemerintah meningkatkan kualitas belanja publik daripada dengan peningkatan pendapatan atau inovasi pembiayaan. Setelah melihat kecenderungan pada aspek sosio-kultural, penting pula untuk meninjau bagaimana dimensi regulasi dan pengawasan hukum memengaruhi prioritas kebijakan pengelolaan infrastruktur

Tabel 4. Matrik Perbandingan Berpasangan dan Prioritas Alternatif Kebijakan untuk Aspek Legal Kontrol

Pilihan Kebijakan	*Collecting More*	*Spending Better*	*Creative Financing*
Collecting More	1	1/4	½
Spending Better	4	1	5
Creative Financing	2	1/5	1

Sumber: Hasil Analisis (2025)

Gambar 6. Prioritas Alternatif Kebijakan untuk Aspek Legal Kontrol



Sumber: Hasil Analisis (2025)

Hasil matriks perbandingan berpasangan pada Tabel 4 menunjukkan bahwa dalam aspek *legal control*, pilihan kebijakan *Spending Better* memperoleh bobot prioritas tertinggi dibandingkan dua alternatif lainnya. Hal ini tercermin dari dominasi nilai 4 atas *Collecting More* dan nilai 5 atas *Creative Financing*. Artinya, dari perspektif pengawasan hukum dan regulasi, peningkatan kualitas belanja publik dipandang paling strategis untuk memastikan akuntabilitas, transparansi, serta efektivitas penggunaan anggaran infrastruktur.

Sebaliknya, *Collecting More* dan *Creative Financing* memiliki bobot lebih rendah, dengan nilai ½ terhadap *Spending Better* dan 1/5 dalam relasi berpasangan. Hal ini menandakan bahwa tanpa kerangka regulasi dan mekanisme pengawasan yang kuat, peningkatan pendapatan maupun inovasi pembiayaan akan sulit menjamin manfaat pembangunan secara optimal. Dengan kata lain, *legal control* lebih menekankan bagaimana belanja yang ada dapat digunakan secara tepat guna, bukan sekadar menambah sumber daya fiskal baru.

Gambar 6 mempertegas temuan ini, di mana *Spending Better* menempati posisi dominan dalam prioritas kebijakan untuk aspek *legal control*. Temuan ini konsisten dengan literatur tata kelola fiskal (Shah, 2007); UNDP, 2022) yang menekankan bahwa regulasi dan kontrol hukum berfungsi sebagai pengaman (*safeguard*) agar anggaran publik benar-benar dialokasikan sesuai kebutuhan masyarakat, bukan sekadar membesar di sisi penerimaan atau mencari skema pembiayaan alternatif.

Aspek *legal control*, fokus utama pemerintah daerah sebaiknya diarahkan pada penguatan mekanisme belanja yang lebih berkualitas melalui audit, evaluasi kinerja, serta regulasi yang ketat, sementara opsi penambahan pendapatan atau inovasi pembiayaan tetap penting tetapi bersifat pendukung.

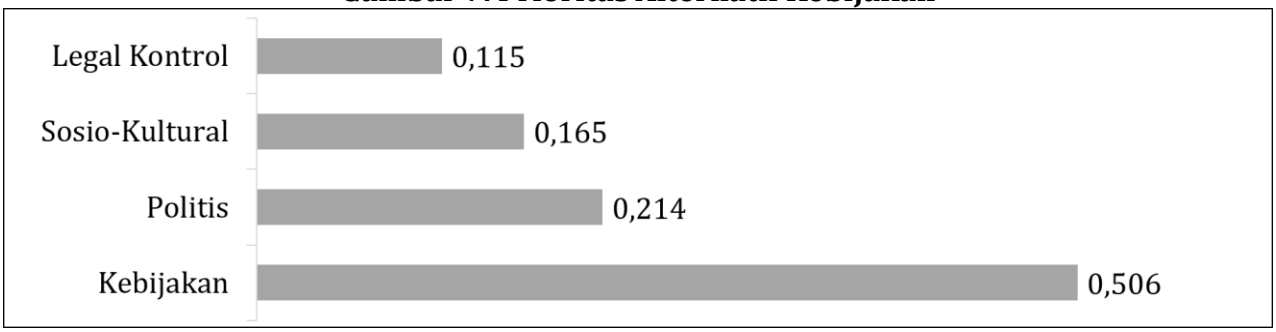
Setelah melihat secara lebih spesifik prioritas pada aspek *legal control*, penting untuk memahami bagaimana aspek ini berinteraksi dengan dimensi lainnya dalam kerangka pengambilan kebijakan secara keseluruhan

Tabel 5. Matrik Perbandingan Berpasangan Prioritas Aspek Pengambilan Kebijakan

Aspek	Kebijakan	Politis	Sosio-Kultural	Legal Kontrol
Kebijakan	1	4	3	3
Politis	1/4	1	2	2
Sosio-Kultural	1/3	1/2	1	2
Legal Kontrol	1/3	1/2	1/2	1

Sumber: Hasil Analisis (2025)

Gambar 7. Prioritas Alternatif Kebijakan



Sumber: Hasil Analisis (2025)

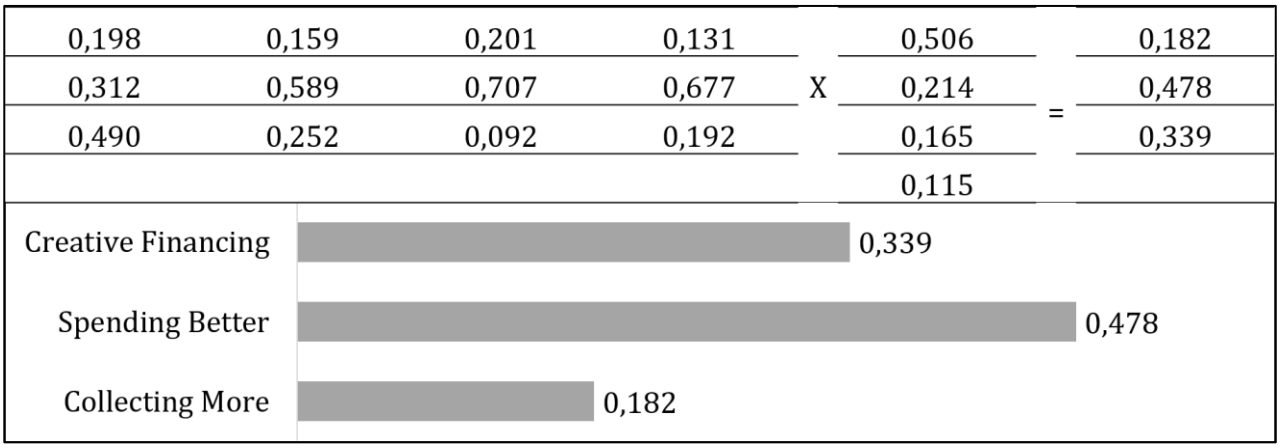
Hasil matriks perbandingan berpasangan pada Tabel 5 dan Gambar 7 menunjukkan bahwa aspek kebijakan menempati prioritas tertinggi dalam pengambilan keputusan pembangunan infrastruktur di Provinsi Sumatera Barat. Temuan ini mengindikasikan bahwa regulasi yang jelas, konsisten, dan adaptif merupakan fondasi utama untuk memastikan arah pembangunan berjalan efektif dan terukur. Selanjutnya, aspek politis berada pada urutan kedua, yang menegaskan pentingnya dukungan aktor politik dalam proses penganggaran serta perlunya komunikasi yang transparan antara pemerintah daerah dan legislatif untuk meminimalisasi tarik-menarik kepentingan. Pada posisi ketiga, aspek sosio-kultural menunjukkan bahwa keberhasilan kebijakan juga ditentukan oleh sejauh mana kebijakan mampu menjawab kebutuhan masyarakat, selaras dengan nilai-nilai lokal, serta memperoleh legitimasi sosial melalui partisipasi publik. Sementara itu, aspek legal control menempati prioritas terakhir, tetapi tetap penting sebagai instrumen pengawasan agar pelaksanaan anggaran berlangsung transparan, akuntabel, dan sesuai ketentuan hukum.

Secara praktis, temuan ini memberikan arahan bahwa pemerintah daerah perlu menitikberatkan pada penguatan regulasi dan tata kelola kebijakan sebagai langkah awal

sebelum memperbesar alokasi anggaran. Pada saat yang sama, komunikasi politik yang inklusif dengan DPRD menjadi kunci untuk mempercepat persetujuan program prioritas. Selain itu, pelibatan masyarakat dalam perencanaan misalnya melalui forum Musrenbang yang lebih partisipatif akan memperkuat legitimasi sosial dan mengurangi resistensi terhadap kebijakan baru. Terakhir, pengawasan hukum harus dijalankan secara konsisten melalui audit, evaluasi kinerja, serta penerapan regulasi yang ketat agar penggunaan anggaran benar-benar memberikan manfaat bagi masyarakat. Dengan demikian, keempat aspek tersebut perlu diintegrasikan secara seimbang agar pengelolaan pembangunan infrastruktur dapat berjalan efektif, berkeadilan, dan berkelanjutan.

Penguatan tata kelola saja tidak cukup, diperlukan pula strategi pengelolaan fiskal yang lebih adaptif agar pembangunan infrastruktur tidak hanya berkelanjutan secara kelembagaan, tetapi juga feasible secara keuangan. Dengan mempertimbangkan dampak nyata dari setiap alternatif, prioritas *spending better* bukan hanya preferensi key person, tetapi juga didukung oleh bukti empiris ketidakefisienan belanja dan keterbatasan hasil investasi. *Collecting more* memiliki potensi tambahan PAD yang signifikan, sementara *creative financing* menjadi instrumen strategis untuk menutupi kekurangan fiskal jangka menengah hingga panjang. Integrasi ketiga kebijakan ini, disertai reformasi manajemen anggaran, penguatan kapasitas ASN, dan regulasi yang memadai, diyakini mampu meningkatkan efektivitas belanja dan kualitas pembangunan infrastruktur di Provinsi Sumatera Barat.

Gambar 8. Prioritas Alternatif Kebijakan



Sumber: Hasil Analisis (2025)

Hasil analisis yang ditampilkan pada Gambar 8 menunjukkan bahwa alternatif kebijakan *spending better* memperoleh bobot prioritas tertinggi sebesar 0,478. Hal ini menegaskan bahwa upaya peningkatan kualitas belanja, melalui perbaikan efektivitas program, pengurangan inefisiensi, serta penguatan sistem evaluasi kinerja, merupakan strategi yang paling mendesak untuk diterapkan di Provinsi Sumatera Barat. Selanjutnya, kebijakan *collecting more* menempati urutan kedua dengan bobot 0,339, yang mengindikasikan

pentingnya optimalisasi pendapatan asli daerah (PAD) sebagai instrumen penguatan fiskal jangka menengah. Alternatif *creative financing* berada di posisi ketiga dengan bobot 0,182, meskipun relatif lebih rendah, tetap dipandang strategis dalam menutup kesenjangan pembiayaan terutama untuk proyek infrastruktur berskala besar yang tidak dapat sepenuhnya ditopang oleh kapasitas fiskal daerah.

Temuan ini memperlihatkan bahwa meskipun penguatan regulasi dan tata kelola merupakan pondasi utama, arah kebijakan fiskal daerah lebih diarahkan pada pengelolaan belanja yang lebih berkualitas dibandingkan sekadar memperluas sumber pendapatan atau menambah instrumen pembiayaan baru. Dengan demikian, strategi integratif yang menggabungkan ketiga alternatif kebijakan tersebutdengan penekanan pada *spending better*dapat menjadi landasan untuk meningkatkan efektivitas pembangunan infrastruktur, sekaligus menjaga keberlanjutan fiskal jangka panjang di Provinsi Sumatera Barat.

4. Penutup

Strategi utama pengelolaan infrastruktur daerah di Provinsi Sumatera Barat adalah penguatan aspek kebijakan pengelolaan anggaran jalan (*spending better*), diikuti oleh penerapan *creative financing*, dan peningkatan pendapatan daerah (*collecting more*). Temuan ini menegaskan bahwa efektivitas pembangunan infrastruktur tidak hanya ditentukan oleh besarnya alokasi anggaran, tetapi lebih pada kualitas tata kelola, kapasitas sumber daya manusia, serta pemanfaatan teknologi tepat guna yang mampu menurunkan nilai ICOR daerah.

Secara teoretis, penelitian ini memperkaya literatur administrasi publik dengan menegaskan peran *spending better* sebagai instrumen utama dalam menjembatani keterbatasan fiskal, sekaligus menunjukkan pentingnya integrasi aspek regulasi, politis, sosio-kultural, dan *legal control* dalam implementasi kebijakan infrastruktur. Dari sisi praktis, hasil penelitian memberikan arahan bahwa pemerintah daerah perlu menitikberatkan kebijakan *spending better* dalam RPJMD dengan indikator kinerja yang jelas, sementara *creative financing* dapat dilegitimasikan melalui *Capital Investment Planning* dengan dukungan regulasi nasional dan keterlibatan pemangku kepentingan daerah.

Namun demikian, penelitian ini memiliki keterbatasan pada ruang lingkup wilayah yang hanya berfokus di Sumatera Barat dan metode AHP yang menekankan persepsi responden. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya disarankan untuk melakukan studi komparatif lintas daerah, mengukur dampak jangka panjang *spending better* terhadap pertumbuhan ekonomi dan pengurangan ketimpangan, serta mengintegrasikan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Dengan demikian, hasil kajian ini diharapkan tidak hanya memperkuat praktik tata kelola pembangunan infrastruktur daerah, tetapi juga berkontribusi pada pengembangan teori dan kebijakan publik yang lebih adaptif dan berkelanjutan.

5. Persetujuan Etik

Penelitian ini disetujui oleh semua pihak terkait, dan persetujuan partisipan (*informed consent*) diperoleh sebelum pengumpulan data.

6. CRediT (Contributor Roles Taxonomy) Pernyataan Kontribusi Kepengarangan
Hamdi Irza berkontribusi dalam pengumpulan data, penulisan, dan penyuntingan naskah.

7. Pernyataan Penggunaan AI dan Teknologi Bantu AI dalam Penulisan
Penulis menyatakan bahwa naskah ini ditulis tanpa menggunakan AI atau teknologi bantu AI.

8. Pernyataan Konflik Kepentingan
Penulis menyatakan tidak memiliki kepentingan finansial atau hubungan pribadi yang dapat memengaruhi isi naskah ini.

9. Pendanaan
Penelitian ini tidak menerima hibah atau dana khusus dari lembaga publik, komersial, maupun nirlaba.

10. Ucapan Terima Kasih
Penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang berperan serta dan memberikan dukungan dalam pelaksanaan penelitian ini.

11. Ketersediaan Data
Data yang mendukung temuan dalam penelitian ini dapat diakses oleh seluruh pihak.

12. References

Afonso, A., & Kazemi, M. (2017). Assessing Public Spending Efficiency in 20 OECD Countries. In B. Boekemeier, & A. Greiner (Eds.), *Inequality and Finance in Macrodynamics* (pp. 7-42). Springer International Publishing. doi:https://doi.org/10.1007/978-3-319-54690-2_2

Akai, N., & Sakata, M. (2005). *Fiscal Decentralization, Commitment and Regional Inequality: Evidence from State-level Cross-sectional Data for the United States.* Diambil kembali dari https://www.cirje.e.u-tokyo.ac.jp/research/dp/2005/2005cf315.pdf

Aldinovitra. (2023). *Analisis Pembiayaan Penyediaan Infrastruktur Publik di Daerah Melalui Skema Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha.* Sumedang: IPDN.

Allen, R., & Tommasi, D. (2001). *Managing Public Expenditure: A Reference Book for Transition Countries.* Paris: OECD. Retrieved from http://www.oecd.org

Antara. (2024, Januari 29). *Sumbar Jajaki Pemanfaatan Sukuk untuk Pembangunan Daerah*. Retrieved from Antara News: https://www.antaranews.com/berita/3937290/sumbar-jajaki-pemanfaatan-sukuk-untuk-pembangunan-daerah

Arifin, S. R., & Wisudanto. (2017). Crowdfunding sebagai Alternatif Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur. *Simposium II - UNIID 2017* (pp. 309-314). Palembang: Universitas Sriwijaya.

Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics*, 177-200.

Bapenda. (2025, Mei 5). *Opsen Pajak Kendaraan Bermotor Tahun 2025*. Retrieved from Dashboard Pembangunan Sumatera Barat: https://dashboard.sumbarprov.go.id/tahun/2025/bappenda/opsen-pajak

Bappeda. (2012). *Buku Kerjasama Pemerintah dan Swasta (Public Private Partnership Book) Pemerintah Provinsi Sumatera Barat.* Padang: Bappeda.

Bappenas. (2024). *Buku Saku Pendanaan Alternatif.* Jakarta: Bappenas.

Barro, R. J. (1990). Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth. *Journal of Political Economy,*, 103-125. doi:doi.org/10.1086/261726

BKF. (2024, Mei 20). *Pemerintah Fokus Akselerasi Pertumbuhan Ekonomi yang Inklusif dan Berkelanjutan melalui Kebijakan Fiskal 2025*. Diambil kembali dari Kementerian Keuangan: https://fiskal.kemenkeu.go.id/publikasi/siaran-pers-detil/574

Calderon, C., & Servén, L. (2014). *Infrastructure, growth, and inequality : an overview.* The World Bank.

Chatra, E., Havifi, I., & Diego. (2019). Dinamika Komunikasi Kontraktor - Publik: Kajian Fenomenologi Komunikasi dalam Pelaksanaan Proyek Infrastruktur di Sumatera Barat. *Jurnal Ranah Komunikasi*, 90-101.

Conyers, D., & Hills, P. (1984). *An Introduction to Development Planning in The Third World.* New York: John Wiley & Sons.

Fiszbein, A. (1997). The Emergence of local capacity: Lessons from Colombia. *World Development*, 1029-1043. doi:doi.org/10.1016/S0305-750X(97)00020-X

GoI. (2003). *Undang-undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.* Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia).

GoI. (2009). *Undang-undang Nomor 36 Tahun 2009 tentang Kesehatan.* Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia).

GoI. (2017). *Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 86 Tahun 2017 tentang Tata Cara Perencanaan, Pengendalian dan Evaluasi Pembangunan Daerah, Tata Cara Evaluasi Rancangan Peraturan Daerah tentang RPJPD, dan RPJMD serta Tata Cara Perubahan RPJPD, RPJMD, dan RKPD.* Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia).

GoI. (2022). *Undang-undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Pusat dan Daerah.* Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia).

GoI. (2023). *Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2023 tentang Ketentuan Teknis Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.* Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia).

GoI. (2024). *Undang-undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025-2045.* Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia).

GoWS. (2023). *Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Barat No. 8 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.* Padang: Pemerintah Daerah Provinsi Sumatera Barat.

Gupta, S., Clements, B., Baldacci, E., & Mulas-Granados, C. (2005). Fiscal policy, expenditure composition, and growth in low-income countries. *Journal of International Money and Finance*, 441-463. doi:doi.org/10.1016/j.jimonfin.2005.01.004

Irza, H. (2021). Analisis Penentuan Sektor Ekonomi Unggulan Provinsi Sumatera Barat. *Jurnal Pembangunan Nagari, 6*(1), 24-37.

Khurria, A. (2023). Mengapa Pemerintah Daerah Belum Berhasil Menerbitkan Obligasi Daerah. *Jurnal Syntax Administration, 4*(5).

Kuncoro. (2006). *Ekonomi Pembangunan (Teori, Masalah, dan Kebijakan)* (4 ed.). Yogyakarta: UPP STIM YKPN.

Kurnia, S. (2022). *Incremental Capital Output Ratio (ICOR) dan Pertumbuhan Ekonomi Provinsi di Sumatera.* Bandar Lampung: Universitas Lampung.

Lakshmanan, T. R. (2011). The Broader Economic Consequences of Transport Infrastructure Investments. *ournal of Transport Geography*, 1-12.

Leal, J. E. (2020). AHP-Express: A Simplified Version of The Analytical Hierarchy Process Method. *MethodsX*. doi:https://doi.org/10.1016/j.mex.2019.11.021

Meutia, I. F. (2017). *Analisis Kebijakan Publik.* Bandar Lampung: Aura.

Nasibu, I. Z. (2009). Penerapan Metode AHP dalam Sistem Pendukung Keputusan Penempatan Karyawan Menggunakan Aplikasi Expert Choice. *Jurnal Pelangi Ilmu*, 180-193.

Nofitri, E. (2018). *Prioritas Bentuk Insentif dan Disinsentif Kampung Majapahit Kecamatan Trowulan.* Malang: Universitas Brawijaya.

NUDP. (2025, Mei 16). *Capital Investment Planning (CIP)*. Diambil kembali dari National Urban Development Plan (NUDP) Indonesia: https://nudp.or.id/capital_investment_planning_cip

NUDP. (2025, Mei 16). *National Urban Development Project*. Diambil kembali dari National Urban Development Project: https://nudp.or.id/nudp

Nurzaman, S. S. (2012). *Perencanaan Wilayah dalam Konteks Indonesia.* Bandung: Penerbit ITB.

Parhusip, J. (2019). Penerapan Metode Analytical Hierarchy Process (AHP) pada Desain Sistem Pendukung Keputusan Pemilihan Calon Penerima Bantuan Pangan Non Tunai (BPNT) di Kota Palangkaraya. *Jurnal Teknologi Informasi, 13*(2), 18-29.

Prabowo, E. D. (2016). Pengaruh Faktor Politik dan Karakteristik Pemerintah Daerah terhadap Alokasi Belanja Hibah pada Pemerintah Daerah Kota/Kabupaten di Indonesia TA 2015. *Jurnal Akuntansi dan Bisnis, 16*(2), 97-107.

Sa'adah, & Latif, D. V. (2023). Analisis Investasi Infrastruktur Sektor Transportasi di Indonesia Berdasarkan Sumber Pembiayaan. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 416-424.

Saaty, T. L. (2008). Decision Making with The Analytic Hierarchy Process. *International Journal of Services Sciences, 1*(1), 83-98.

Setda. (2023, Agustus 25). *Pengumuman Hasil Pelelangan Pengadaan BUP Proyek KPBU PJU Kabupaten Dharmasraya.* Diambil kembali dari LPSE Kabupaten Dharmasraya: https://lpse.dharmasrayakab.go.id/eproc4/pengumuman/438443

Shah, A. (2007). *Performance Accountability and Combating Corruption.* The World Bank Group.

Sjafrizal. (2008). *Ekonomi Regional: Teori dan Aplikasi.* Padang: Baduose Media.

Sulthan, F., Angraini, M., & Meuna, M. A. (2019). Tantangan Pembangunan Infrastruktur Pasca Pemutakhiran Peta Sumber dan Bahaya Gempa Indonesia Tahun 2017. *Konferensi Nasional Teknik Sipil*, (hal. 468-477). Banda Aceh.

Suryadi, K., & Ramdhani, M. A. (2000). *Sistem Pendukung Keputusan: Suatu wacana Struktural Idealisasi dan Implementasi Konsep Pengambilan Keputusan.* Bandung: Rosda.

Trivilla, D. E. (2024). *Studi Evaluasi Proses Manajemen Risiko Dalam Proses Bisnis Balai Pelaksana Jalan Nasional (BPJN) Sumatera Barat (SE Menteri PUPR No. 4 Tahun 2021).* Padang: Universitas Andalas.

Williamson, J. (1965). Regional Inequality and the Process of National Development: A Description of Patterns. *Economic Development and Cultural Change*, 3-47. doi:http://dx.doi.org/10.1086/450136

Yao, X., & Zhao, F. (2022). A Quantitative Evaluation based on an Analytic Hierarchy Process for the Deterioration Degree of the Guangyuan Thousand-Buddha grotto from the Tang Dynasty in Sichuan, China. *NPJ Heritage Science*.

Yusesa, G., & Arza, F. I. (2020). Analisis Penerbitan Obligasi Daerah Sebagai Alternatif Pembiayaan Pembangunan pada Pemerintah Provinsi Sumatera Barat. *Wahana Riset Akuntansi, 8*(1), 50-64.