

## Analisis Pengaruh Subsidi BBM dan Belanja Infrastruktur Fisik terhadap Pertumbuhan Ekonomi dan Tingkat Kemiskinan di Indonesia

**Ni Nyoman Bella Ari Dewi<sup>1\*</sup>, Ida Ayu Meisthya Pratiwi<sup>2</sup>**

<sup>1-2</sup>Program Studi Sarjana Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Udayana, Indonesia

*\*Penulis Korespondensi: [meisthya\\_pratiwi@unud.ac.id](mailto:meisthya_pratiwi@unud.ac.id)*

**Abstract.** Poverty remains a complex and multidimensional global issue. Indonesia, as a developing country, applies pro-poor theories to alleviate poverty through economic growth and expansionary fiscal policies that can create a multiplier effect. Expansionary fiscal policies, such as fuel subsidies and physical infrastructure spending, are expected to reduce poverty and boost economic growth in order to achieve the 2030 SDGs and Indonesia Emas 2045. The purpose of this study is to analyse the effect of fuel subsidies and physical infrastructure spending on poverty levels, mediated by economic growth in Indonesia from 1995 to 2024. The data used is secondary data and a 30-year time series, which is quantitative research through path analysis using the STATA application. The results show that economic growth affects poverty levels but plays a weak role as a mediating variable between fiscal spending and poverty levels in Indonesia. Fuel subsidies do not affect poverty, while physical infrastructure spending has been shown to have a significant effect through job creation. This is in line with Keynesian theory and public expenditure, which emphasises government spending on productive and targeted sectors to create a multiplier effect that can drive growth and reduce poverty levels.

**Keywords:** Economic Growth; Expansive Fiscal Policy; Fuel Subsidies; Multiplier Effect; Poverty.

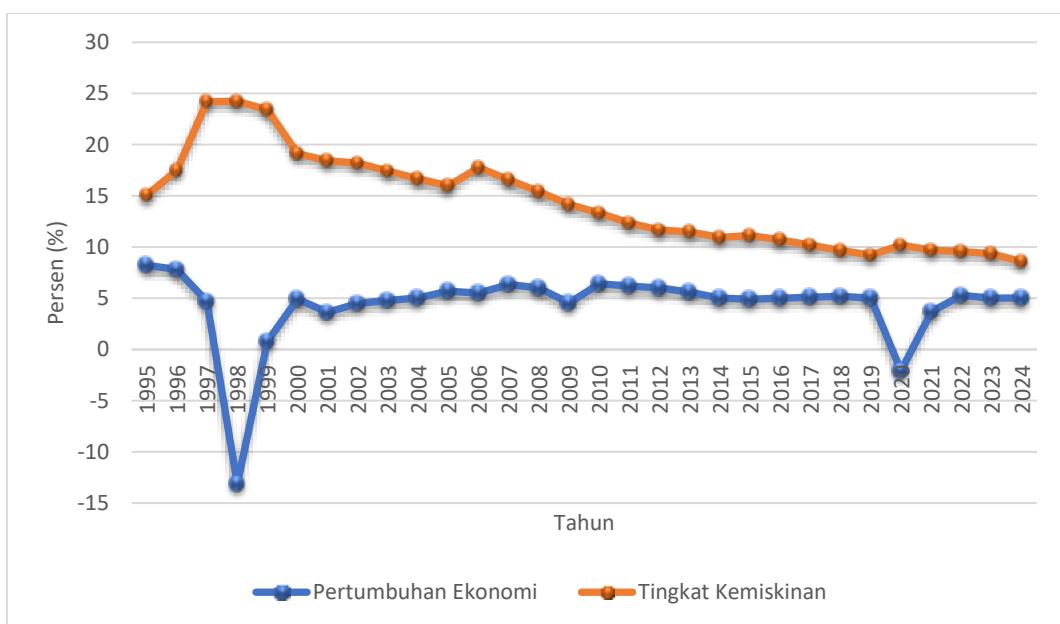
**Abstrak.** Kemiskinan masih menjadi permasalahan global yang bersifat kompleks dan multidimensional. Indonesia sebagai salah satu negara berkembang yang menerapkan teori *pro-poor* dalam mengentaskan kemiskinan melalui pertumbuhan ekonomi dan kebijakan fiskal ekspansif yang mampu menciptakan *multiplier effect*. Kebijakan fiskal ekspansif, seperti subsdi BBM dan belanja infrasatruktur fisik diharapkan dapat menurunkan tingkat kemiskinan dan mendorong pertumbuhan ekonomi secara bersama guna mencapai SDG's 2030 Indonesia Emas 2045. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh subsidi BBM dan belanja infrastruktur fisik terhadap tingkat kemiskinan yang dimediasi oleh pertumbuhan ekonomi di Indonesia pada tahun 1995-2024. Data yang digunakan adalah data sekunder dan *time series* 30 tahun yang merupakan penelitian kuantitatif melalui analisis jalur (*path analysis*) menggunakan aplikasi STATA. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi memengaruhi tingkat kemiskinan namun, berperan lemah sebagai variabel mediasi antara belanja fiskal dan tingkat kemiskinan di Indonesia. Subsidi BBM tidak memengaruhi kemiskinan, sementara belanja infrastruktur fisik terbukti berpengaruh signifikan melalui penciptaan lapangan kerja. Searah dengan teori Keynes dan pengeluaran publik yang menekankan pengeluaran pemerintah pada sektor produktif dan tepat sasaran untuk menciptakan *multiplier effect* sehingga dapat mendorong pertumbuhan dan menurunkan tingkat kemiskinan.

**Kata Kunci:** Efek Pengganda; Kebijakan Fiskal Ekspansif; Kemiskinan; Pertumbuhan Ekonomi; Subsidi BBM.

### 1. PENDAHULUAN

Kemiskinan merupakan isu global yang kompleks dan multidimensional, tidak hanya dihadapi negara berkembang tetapi juga negara maju, meskipun pada tingkat yang berbeda. Kemiskinan tidak sekadar mencerminkan keterbatasan ekonomi, melainkan ketidakmampuan individu memenuhi kebutuhan dasar seperti pangan, pendidikan, kesehatan, dan tempat tinggal. Pergeseran konsep kemiskinan dari unidimensional ke multidimensional menunjukkan bahwa kemiskinan berdampak luas pada kualitas hidup, peluang ekonomi, dan keberlanjutan kesejahteraan. Urgensi masalah ini ditegaskan dalam Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs), yang menempatkan penghapusan kemiskinan sebagai tujuan utama dan prasyarat bagi pencapaian pembangunan berkelanjutan lainnya.

Laporan Pecapaian SDG's Indonesia, Indonesia mencapai indeks performa SDGs sebesar 70,2 pada skala 0–100 dan menempati peringkat 77 dari 167 negara pada tahun 2025, mencerminkan kemajuan yang cukup baik tanpa adanya penurunan pada 17 tujuan, meskipun beberapa masih stagnan dan sebagian lainnya menunjukkan perbaikan moderat, serta keberhasilan mencapai target Tujuan 1 (Tanpa Kemiskinan) dan Tujuan 4 (Pendidikan Berkualitas). Capaian ini sejalan dengan penurunan tingkat kemiskinan menjadi 8,57 persen pada akhir 2024, namun angka tersebut masih jauh dari target Indonesia Emas 2045 yang menargetkan kemiskinan mendekati nol (0,5–0,8 persen) sebagaimana tertuang dalam RPJPN 2025–2045. RPJPN menekankan transformasi ekonomi, sosial, dan tata kelola guna mendorong pertumbuhan ekonomi rata-rata 6–7 persen per tahun, meningkatkan PNB per kapita hingga USD 23.000–30.300, dan keluar dari jebakan pendapatan menengah. Dalam konteks ini, pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan menjadi prasyarat penting bagi pengentasan kemiskinan, meskipun hubungan keduanya bersifat kompleks, karena pertumbuhan yang melemah justru berpotensi meningkatkan angka kemiskinan.

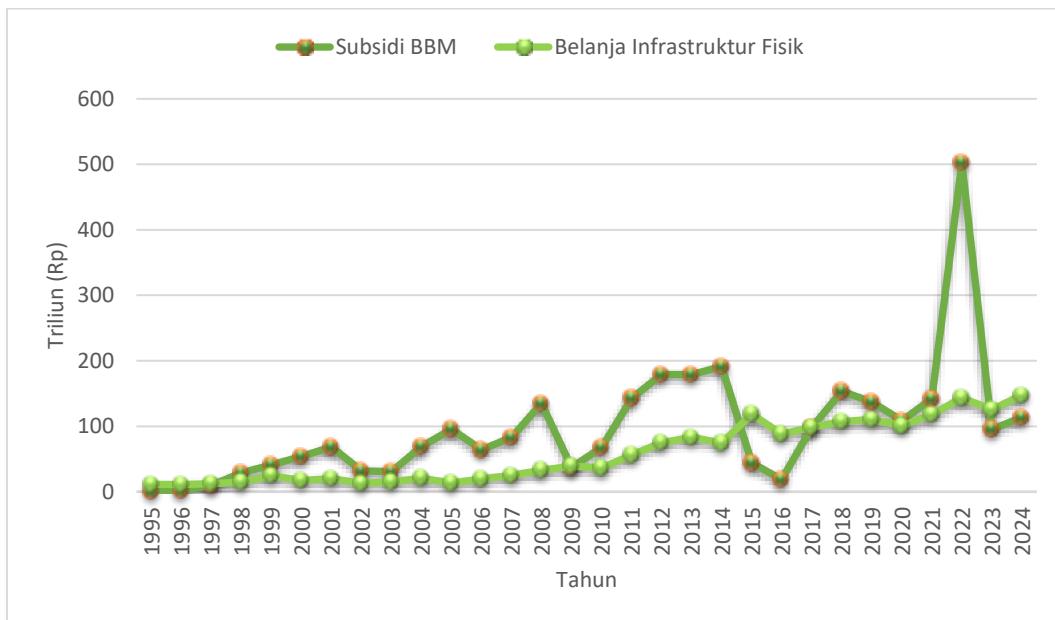


Sumber: BPS Indonesia dan WorldBank (data diolah)

**Gambar 1.** Persentase Pertumbuhan Ekonomi dan Tingkat Kemiskinan.

Berdasarkan Gambar 1, dinamika pertumbuhan ekonomi dan tingkat kemiskinan di Indonesia periode 1995–2024 menunjukkan tren perbaikan jangka panjang meskipun mengalami fluktuasi akibat krisis besar seperti krisis moneter 1998, krisis global 2008–2009, perlambatan 2015, dan pandemi COVID-19, yang masing-masing berdampak pada kontraksi ekonomi dan lonjakan kemiskinan. Secara umum, hubungan keduanya bersifat negatif, namun pada periode tertentu terjadi pelembahan *growth elasticity of poverty*, di mana kemiskinan tetap

menurun meskipun pertumbuhan melambat, didorong oleh kebijakan fiskal seperti subsidi BBM dan belanja infrastruktur. Temuan ini menegaskan relevansi pendekatan pertumbuhan *pro-poor* di Indonesia, di mana kebijakan pemerintah berperan krusial dalam menyalurkan manfaat pertumbuhan kepada kelompok miskin. Dalam konteks tersebut, subsidi BBM berfungsi sebagai instrumen stabilisasi jangka pendek, sementara belanja infrastruktur fisik berperan strategis sebagai motor pertumbuhan jangka panjang dan pengurangan kemiskinan melalui penciptaan lapangan kerja dan peningkatan produktivitas.



Sumber: Kementerian ESDM, Kemenkeu RI (data diolah)

**Gambar 2.** Data Subsidi BBM dan Belanja Infrastruktur Fisik di Indonesia Tahun 1995-2024 (Triliun).

Pada periode 1995–1996, subsidi BBM masih relatif rendah karena stabilitas harga energi, sementara belanja infrastruktur fisik mulai meningkat perlahan pada era Orde Baru meski tertekan krisis moneter 1997/1998 yang justru memperbesar beban subsidi. Memasuki awal 2000-an hingga era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, subsidi BBM dan belanja infrastruktur sama-sama meningkat sebagai instrumen stabilisasi dan pembangunan, meskipun dampaknya terhadap pertumbuhan ekonomi tidak selalu signifikan. Reformasi besar subsidi pada 2015 di era Presiden Joko Widodo mengalihkan ruang fiskal ke belanja infrastruktur, yang melonjak tajam dan menjadi prioritas pembangunan nasional. Selama pandemi COVID-19 hingga 2024, belanja infrastruktur tetap dipertahankan tinggi, sementara lonjakan subsidi BBM pada 2022 membantu menahan kenaikan kemiskinan akibat guncangan global. Secara keseluruhan, kombinasi kebijakan subsidi BBM dan belanja infrastruktur mencerminkan upaya pertumbuhan pro-poor, meski tidak selalu diikuti peningkatan pertumbuhan ekonomi yang

konsisten.

Subsidi BBM sering dikaitkan dengan stabilitas ekonomi dan daya beli masyarakat sehingga mampu mendorong pertumbuhan ekonomi. Namun, terdapat pernyataan bahwa subsidi BBM tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang. Subsidi BBM cenderung tidak tepat sasaran, lebih banyak dinikmati oleh kelompok masyarakat berpenghasilan tinggi. Menteri Keuangan Sri Mulyani Indrawati mengungkapkan bahwa mayoritas subsidi bahan bakar minyak (BBM) dinikmati oleh kelompok masyarakat kaya. Dalam rapat kerja dengan Komite IV DPD RI pada 25 Agustus 2022, ia menyatakan bahwa 86 persen dari subsidi Pertalite, setara dengan Rp 80 triliun dari total Rp 93 triliun, dikonsumsi oleh 30 persen rumah tangga terkaya di Indonesia. Demikian pula, 89 persen dari subsidi Solar, atau sekitar Rp 127 triliun dari total Rp 143 triliun, dinikmati oleh dunia usaha dan orang kaya (Tempo, 2022). Dan, belanja pemerintah dalam infrastruktur fisik sering kali diasumsikan sebagai faktor utama dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Namun, penelitian menemukan bahwa belanja infrastruktur, terutama untuk jalan dan listrik, tidak selalu berkontribusi secara signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Diperkuat dengan penelitian Sahi *et al.* (2020), yang menyatakan bahwa belanja pemerintah di sektor pekerjaan umum, perumahan rakyat, dan transportasi memiliki pengaruh yang tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dan tingkat kemiskinan di Provinsi Gorontalo.

Adanya variasi temuan terdahulu antara kebijakan fiskal ekspansif, pertumbuhan ekonomi dengan tingkat kemiskinan dan perubahan rezim yang menentukan perbedaan arah kebijakan pemerintah maka penelitian ini penting untuk dilakukan melalui analisis jalur dengan menganalisis pengaruh subsidi bahan bakar (BBM) dan belanja infrastruktur fisik terhadap tingkat kemiskinan dengan pertumbuhan ekonomi sebagai variabel mediasi di Indonesia sejak tahun 2004 - 2024 terhitung terdapat empat kali pergantian masa jabatan dengan dua rezim kepemimpinan.

## **2. METODE**

Penelitian ini dirancang menggunakan pendekatan kuantitatif berbasis data sekunder untuk menganalisis keterkaitan kebijakan fiskal dengan dinamika pertumbuhan ekonomi dan tingkat kemiskinan di Indonesia. Fokus utama penelitian diarahkan pada pengaruh subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) dan belanja infrastruktur fisik sebagai variabel kebijakan, dengan pertumbuhan ekonomi diposisikan sebagai variabel mediasi dan tingkat kemiskinan sebagai variabel akhir. Ruang lingkup penelitian mencakup periode panjang selama 30 tahun (1995–2024), sehingga memungkinkan pengamatan yang komprehensif terhadap perubahan struktural

perekonomian Indonesia sebagai negara berkembang yang tengah mengejar target pembangunan berkelanjutan (SDGs) dan sasaran RPJPN. Seluruh variabel diukur secara kuantitatif menggunakan satuan yang relevan, seperti triliun rupiah dan persentase, dengan sumber data resmi dari Badan Pusat Statistik (BPS) serta kementerian teknis terkait. Pendekatan ini diharapkan mampu memberikan gambaran empiris yang kuat mengenai peran kebijakan fiskal dalam mendorong pertumbuhan yang bersifat pro-poor.

Analisis data dilakukan secara sistematis melalui statistik deskriptif, uji asumsi klasik, dan analisis jalur (path analysis) dengan bantuan perangkat lunak STATA. Uji asumsi klasik meliputi normalitas, multikolinearitas, heteroskedastisitas, dan autokorelasi untuk memastikan kelayakan model estimasi. Selanjutnya, analisis jalur digunakan untuk mengidentifikasi pengaruh langsung dan tidak langsung antarvariabel, termasuk peran pertumbuhan ekonomi dalam memediasi dampak subsidi BBM dan belanja infrastruktur terhadap tingkat kemiskinan. Validitas hubungan kausal diuji melalui uji t dan uji Sobel untuk menilai signifikansi efek mediasi. Dengan kerangka analisis ini, penelitian tidak hanya menilai besaran pengaruh kebijakan fiskal secara langsung, tetapi juga mengungkap mekanisme transmisi kebijakan melalui pertumbuhan ekonomi, sehingga memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai efektivitas strategi fiskal dalam menurunkan kemiskinan di Indonesia.

### **3. PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN**

#### **Gambaran Umum Lokasi Penelitian**

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan letak geografis strategis dan kekayaan sumber daya alam yang besar, namun tingginya keragaman wilayah juga memunculkan disparitas pembangunan dan tantangan kemiskinan, khususnya di daerah terpencil. Oleh karena itu, pengentasan kemiskinan menjadi prioritas utama pembangunan nasional, sejalan dengan komitmen Indonesia terhadap SDGs dan amanat konstitusional untuk pemerataan kesejahteraan. Pertumbuhan ekonomi berperan sentral dalam menurunkan kemiskinan melalui penciptaan lapangan kerja dan peningkatan pendapatan, terutama bila didukung kebijakan pemerintah yang efektif. Dengan dinamika ekonomi yang dipengaruhi faktor global, domestik, dan kebijakan fiskal seperti subsidi BBM dan belanja infrastruktur, Indonesia menjadi studi kasus yang relevan untuk mengkaji keterkaitan pertumbuhan ekonomi dan kemiskinan dalam kerangka pro-poor growth.

## **Deskripsi Data Terkait Variabel Penelitian**

### **a. Subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) (X<sub>1</sub>)**

Subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) merupakan instrumen kebijakan fiskal yang digunakan pemerintah untuk menjaga keterjangkauan harga energi bagi masyarakat, dengan data penelitian bersumber dari Kementerian ESDM dan dokumen APBN periode 1995–2024. Pada 1995–1996, subsidi relatif kecil karena stabilitas ekonomi dan rendahnya harga minyak dunia, namun meningkat tajam pascakrisis 1997/1998 seiring depresiasi rupiah dan kenaikan harga minyak global. Subsidi kembali mencapai puncak pada 2014 dan tertinggi pada 2022 sebesar Rp502,4 triliun, sebelum menurun pada 2023–2024 akibat reformasi kebijakan energi dan pengendalian fiscal (*Sumber: BPS Indonesia, Kementerian ESDM*).

### **b. Belanja Infrastruktur Fisik (X<sub>2</sub>)**

Belanja infrastruktur fisik merupakan pengeluaran pemerintah untuk pembangunan dan pemeliharaan fasilitas publik, dengan data penelitian bersumber dari Kementerian PUPR, BPS, dan realisasi APBN periode 1995–2024. Selama 1995–2024, belanja infrastruktur menunjukkan tren yang dipengaruhi dinamika politik dan kebijakan fiskal, meningkat bertahap pada era Orde Baru, berfluktuasi pada awal reformasi, dan lebih stabil pada era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Sejak 2015 pada era Presiden Joko Widodo, belanja infrastruktur melonjak signifikan dan tetap terjaga hingga 2024, menegaskan perannya sebagai instrumen utama pemulihan ekonomi, pemerataan pembangunan, dan penurunan kemiskinan.

### **c. Pertumbuhan Ekonomi (Y<sub>1</sub>)**

Pertumbuhan ekonomi diukur melalui persentase perubahan PDB riil tahunan yang mencerminkan peningkatan kapasitas produksi, dengan data bersumber dari BPS dan World Bank periode 1995–2024. Pada 1995–1996 pertumbuhan relatif tinggi, namun terkontraksi tajam saat krisis Asia 1997–1998 hingga -13,13 persen sebelum pulih perlahan sejak 1999. Selanjutnya, pertumbuhan relatif stabil di kisaran 5–6 persen, meski sempat melemah akibat krisis global 2008–2009 dan pandemi COVID-19, lalu kembali menguat pada 2022–2024 seiring pemulihan ekonomi dan dukungan kebijakan fiskal.

### **d. Tingkat Kemiskinan (Y<sub>2</sub>)**

Tingkat kemiskinan diukur berdasarkan persentase penduduk dengan pengeluaran per kapita di bawah garis kemiskinan BPS, menggunakan data periode 1995–2024. Secara jangka panjang, tingkat kemiskinan menunjukkan tren menurun, meskipun mengalami

lonjakan pada masa krisis seperti 1997–1998, 2006, 2015, dan saat pandemi COVID-19 akibat tekanan inflasi dan pelemahan ekonomi. Pascapandemi, kemiskinan kembali menurun signifikan hingga 8,57 persen pada 2024, didukung pemulihan ekonomi dan penguatan program perlindungan sosial.

## **Hasil Analisis Terhadap Data Penelitian**

### **Hasil Uji Statistik Deskriptif**

**Tabel 1.** Hasil Uji Statistik Deskriptif.

<b>Variabel</b>	<b>Observasi</b>	<b>Mean</b>	<b>Standar Deviasi</b>	<b>Minimum</b>	<b>Maximum</b>
X1	30	97,415	94,31952	0,69	502,4
X2	30	59,042	46,12868	10,98	147,37
Y1	30	4,356667	3,78451	-13,13	8,22
Y2	30	14,742	5,014554	8,57	24,23

Sumber: Data diolah, 2025

Berdasarkan Tabel 1, seluruh variabel memiliki 30 observasi dengan karakteristik yang mencerminkan dinamika ekonomi Indonesia periode 1995–2024. Subsidi BBM memiliki nilai minimum 0,69 triliun pada 1995 dan maksimum 502,4 triliun pada 2022, dengan rata-rata 97,415 triliun dan standar deviasi 94,31952 yang menunjukkan fluktuasi kebijakan yang tinggi akibat perubahan harga minyak dunia dan respons fiskal pemerintah. Belanja infrastruktur fisik mencatat nilai minimum 10,98 triliun pada 1996 dan maksimum 147,37 triliun pada 2024, dengan rata-rata 59,042 triliun dan standar deviasi 46,12868, mencerminkan komitmen pembangunan yang kuat namun bervariasi antarperiode pemerintahan. Pertumbuhan ekonomi memiliki nilai minimum -13,13 persen pada 1998 dan maksimum 8,22 persen pada 1995, dengan rata-rata 4,356667 dan standar deviasi 3,78451 yang mengindikasikan pertumbuhan positif jangka panjang tetapi dengan volatilitas tinggi akibat krisis dan dinamika makroekonomi. Sementara itu, tingkat kemiskinan berkisar dari 24,23 persen pada 1998 hingga 8,57 persen pada 2024, dengan rata-rata 14,742 persen dan standar deviasi 5,014554, menggambarkan penurunan jangka panjang yang fluktuatif dan sejalan dengan teori pertumbuhan *pro-poor* yang menekankan peran kebijakan fiskal dan pertumbuhan berkualitas dalam pengentasan kemiskinan.

### **Hasil Uji Asumsi Klasik**

Penelitian ini menggunakan transformasi logaritma natural (Ln) pada variabel bebas, X1 dan X2, karena terdapat perbedaan satuan yang signifikan. Sedangkan, variabel Y1 dan Y2 tidak dapat ditransformasi logaritma karena data sudah menggunakan satuan persen. Dalam analisis regresi, pelanggaran asumsi klasik dapat memengaruhi keakuratan estimasi, sehingga

penelitian ini menggunakan uji *robust* karena asumsi normalitas tidak terpenuhi. Pendekatan *robust* dipilih untuk menjaga validitas inferensi dengan menghasilkan galat baku dan uji statistik yang tetap andal meskipun terjadi pelanggaran asumsi klasik.

### **Hasil Uji Normalitas**

**Tabel 2.** Hasil Uji Normalitas.

Normalitas Skewness dan Kurtosis	Probability
LnX <sub>1</sub> , LnX <sub>2</sub> , Y <sub>1</sub> ,	0,0000
LnX <sub>1</sub> , LnX <sub>2</sub> , Y <sub>1</sub> , Y <sub>2</sub>	0,0045

Sumber: Data sekunder diolah, 2025

Berdasarkan Tabel 2, nilai Probability sebesar 0,0000 dan 0,0045 (< 0,05) menunjukkan bahwa data tidak berdistribusi normal sehingga tidak lolos uji normalitas. Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan estimasi *robust standard error* untuk menjaga validitas inferensi, sejalan dengan *Central Limit Theorem* yang menyatakan bahwa pelanggaran normalitas dapat ditoleransi pada ukuran sampel yang memadai.

### **Hasil Uji Multikolinearitas**

**Tabel 3.** Hasil Uji Multikolinearitas.

Variabel	VIF	1/VIF
LnX <sub>1</sub> → Y <sub>1</sub>	1,70	0,588567
LnX <sub>2</sub> → Y <sub>1</sub>	1,70	0,588567
LnX <sub>1</sub> → Y <sub>2</sub>	1,74	0,575465
LnX <sub>2</sub> → Y <sub>2</sub>	1,74	0,576326
Y <sub>1</sub> → Y <sub>2</sub>	1,03	0,973862

Sumber: Data diolah, 2025

Berdasarkan Tabel 3, seluruh variabel independen memiliki nilai VIF < 10,00 dan tolerance > 0,10, sehingga dapat disimpulkan bahwa model tidak mengalami multikolinearitas (Napitupulu et al., 2021: 88).

### **Hasil Uji Heteroskedastisitas**

**Tabel 4.** Hasil Uji Heteroskedastisitas.

Heteroskedastisitas White	Probability
LnX <sub>1</sub> LnX <sub>2</sub> → Y <sub>1</sub>	0,7051
LnX <sub>1</sub> LnX <sub>2</sub> Y <sub>1</sub> → Y <sub>2</sub>	0,0301

Sumber: Data diolah, 2025

Berdasarkan Tabel 4, nilai probability Uji White sebesar 0,7051 (> 0,05) menunjukkan bahwa model regresi tidak mengalami heteroskedastisitas. Namun, pada pengujian X1, X2, dan Y1 terhadap Y2 terdapat pelanggaran asumsi ( $p = 0,0301 < 0,05$ ), sehingga digunakan estimasi robust tanpa mengubah model dasar (Pradanata, 2025).

## Hasil Uji Autokorelasi

**Tabel 5.** Hasil Uji Autokorelasi.

Autokorelasi Breusch Godfrey	<i>Probability</i>
LnX <sub>1</sub> , LnX <sub>2</sub> → Y <sub>1</sub>	0,2383
LnX <sub>1</sub> , LnX <sub>2</sub> Y <sub>1</sub> → Y <sub>2</sub>	0,7417

Sumber: Data diolah, 2025

Berdasarkan tabel 5 dapat dilihat bahwa nilai *probability* Autokorelasi *Breusch Godfrey* sebesar 0,2383 dan 0,7417 memiliki nilai  $> 0,05$ , maka dapat disimpulkan bahwa model persamaan regresi tidak terdapat autokorelasi atau lolos uji autokorelasi (Gultom *et al.*, 2023: 157).

## Analisis Jalur (Path Analysis)

Analisis Jalur (*Path Analysis*) adalah teknik statistik yang kuat untuk menguji model kausal yang berdasarkan penalaran teoritis menjelaskan hubungan kausal antara satu set variabel bebas dan variabel terikat, termasuk menguji asumsi hubungan antara variabel bebas (Nayebi, 2020). Analisis jalur pada penelitian ini digunakan untuk menguji pengaruh langsung subsidi BBM ( $\text{LnX}_1$ ) dan belanja infrastuktur fisik ( $\text{LnX}_2$ ) terhadap variabel antara pertumbuhan ekonomi ( $Y_1$ ) dan tingkat kemiskinan ( $Y_2$ ). Analisis jalur ini juga digunakan untuk menguji pengaruh tidak langsung subsidi BBM ( $\text{LnX}_1$ ) dan belanja infrastruktur fisik ( $\text{LnX}_2$ ) terhadap variabel tingkat kemiskinan ( $Y_2$ ) melalui variabel mediasi pertumbuhan ekonomi ( $Y_1$ ).

## Hasil Uji Pengaruh Langsung

**Tabel 6.** Hasil Uji Pengaruh Langsung  $\ln X_1$  (Subsidi BBM) dan  $\ln X_2$  (Belanja Infrastruktur Fisik) terhadap  $Y_1$  (Pertumbuhan Ekonomi).

	<b>Koefisien</b>	<b>Robust Standar Error</b>	<b>T Hitung</b>	<b>P Value</b>
C	3,466302	3,720426	-	-
LnX <sub>1</sub>	-0,5219858	0,435173	-1,20	0,241
LnX <sub>2</sub>	0,8064309	1,435713	0,77	0,446
F Hitung: 0,72				
P Value F Hitung: 0,4956				
R Square: 0,0261				

*Sumber: Data diolah, 2025*

Berdasarkan hasil analisis regresi linier berganda pada Tabel 6 , maka dapat dibuat persamaan regresi sebagai berikut:

Dari persamaan berikut tersebut dapat dijelaskan pengaruh masing-masing variabel independen terhadap dependen  $Y_1$  (pertumbuhan ekonomi) :

- Nilai konstanta sebesar 3,720, jika variabel subsidi BBM ( $\ln X_1$ ) dan belanja infrastruktur ( $\ln X_2$ ) nilainya kontan atau 0, maka variabel pertumbuhan ekonomi ( $Y_1$ ) nilainya sebesar 3,72 persen. Konstanta bernilai positif menunjukkan bahwa jika tidak terdapat kebijakan subsidi BBM maupun belanja infrastruktur, maka pertumbuhan ekonomi Indonesia secara rata-rata masih berada di sekitar 3,72 persen, yang dapat disebabkan oleh faktor non-fiskal seperti ekspor, konsumsi rumah tangga, dan investasi swasta.
- Nilai koefisien beta variabel subsidi BBM ( $\ln X_1$ ) sebesar -0,521, jika nilai variabel lain konstan dan variabel subsidi BBM ( $\ln X_1$ ) mengalami peningkatan 1 persen, maka variabel pertumbuhan ekonomi ( $Y_1$ ) akan mengalami penurunan sebesar 0,521 persen. Koefisien negatif dan tidak signifikan secara statistik ( $p > 0,05$ ) mengindikasikan bahwa kenaikan subsidi BBM belum mampu memberikan pengaruh nyata terhadap pertumbuhan ekonomi.
- Nilai koefisien beta variabel belanja infrastruktur fisik ( $\ln X_2$ ) sebesar -0,806, jika nilai variabel lain konstan dan variabel belanja infrastruktur fisik ( $\ln X_2$ ) mengalami peningkatan 1 persen, maka variabel pertumbuhan ekonomi ( $Y_1$ ) akan mengalami penurunan sebesar 0,806 persen. Koefisien positif namun tidak signifikan secara statistik ( $p > 0,05$ ) menunjukkan bahwa peningkatan belanja infrastruktur belum secara langsung mendorong pertumbuhan ekonomi dalam jangka pendek.

**Tabel 7.** Hasil Uji Pengaruh Langsung  $\ln X_1$  (Subsidi BBM),  $\ln X_2$  (Belanja Infrastruktur Fisik), dan  $Y_1$  (Pertumbuhan Ekonomi) terhadap  $Y_2$  (Tingkat Kemiskinan).

	Koefisien	Robust Standar Error	T Hitung	P Value
C	31,7014	0,838877	-	-
$\ln X_1$	0,3235711	0,3617395	0,89	0,379
$\ln X_2$	-4,575496	0,5207088	-8,79	0,000
$Y_1$	-0,356251	0,0850498	-4,19	0,000

F Hitung: 51,34

P Value F Hitung: 0,0000

R Square: 0,8418

Sumber: Data sekunder diolah, 2025

Berdasarkan hasil regresi linier berganda pada Tabel 7, diperoleh persamaan  $Y_2 = 31,701 + 0,323 \ln X_1 - 4,575 \ln X_2 - 0,356 Y_1 + \epsilon_2$  yang menggambarkan pengaruh subsidi BBM, belanja infrastruktur fisik, dan pertumbuhan ekonomi terhadap tingkat kemiskinan. Nilai konstanta sebesar 31,701 menunjukkan bahwa tanpa adanya subsidi BBM, belanja

infrastruktur, dan pertumbuhan ekonomi, tingkat kemiskinan diperkirakan berada pada 31,7 persen. Subsidi BBM memiliki koefisien positif sebesar 0,323 namun tidak signifikan, yang mengindikasikan bahwa peningkatan subsidi BBM belum mampu menurunkan tingkat kemiskinan secara nyata. Sebaliknya, belanja infrastruktur fisik berpengaruh negatif dan signifikan dengan koefisien -4,575, menandakan bahwa peningkatan belanja infrastruktur secara efektif menurunkan tingkat kemiskinan. Selain itu, pertumbuhan ekonomi juga berpengaruh negatif dan signifikan dengan koefisien -0,356, yang menunjukkan bahwa peningkatan pertumbuhan ekonomi berperan penting dalam menekan tingkat kemiskinan.

### **Hasil Uji Sobel (Uji pengaruh Tidak Langsung)**

**Tabel 8.** Hasil Uji Sobel (Tidak Langsung)  $\text{LnX}_1$  (Subsidi BBM) dan  $\text{LnX}_2$  (Belanja Infrastruktur Fisik) terhadap  $Y_2$  (Tingkat Kemiskinan) melalui  $Y_1$  (Pertumbuhan Ekonomi).

<i>Sobel Test Calculator</i>	<i>Probability</i>
$\text{LnX}_1 \text{ } \text{LnX}_2 \rightarrow Y_1$	0,237
$\text{LnX}_1 \text{ } \text{LnX}_2 \text{ } Y_1 \rightarrow Y_2$	0,575

Sumber: Data diolah, 2025

Hasil *sobel test calculator* diperoleh nilai *p value sobel test staticic* sebesar 0,273 dan  $0,575 > 0,05$ , maka dapat disimpulkan bahwa variabel pertumbuhan ekonomi tidak memediasi pengaruh subsidi BBM dan belanja infrastruktur fisik terhadap tingkat kemiskinan di Indonesia Tahun 1995-2024.

### **Hasil Uji Analisis Jalur (*Path Analysis*)**

Hasil uji analisis jalur mencakup pengaruh langsung, tidak langsung, dan total, di mana jalur dengan nilai  $p < 0,05$  dinyatakan signifikan secara statistik. Arah dan besaran koefisien jalur mencerminkan kekuatan hubungan kausal antarvariabel dan harus diinterpretasikan sesuai dengan teori ekonomi yang mendasarinya. Secara keseluruhan, analisis jalur memberikan gambaran komprehensif tentang kemampuan model menjelaskan fenomena melalui nilai  $R^2$  dan koefisien jalur yang bermakna secara statistik dan ekonomis.

**Tabel 9.** Nilai  $R^2$  Model Variabel  $Y_1$  (Pertumbuhan Ekonomi).

Model	<i>R-Squared</i>
$\text{LnX}_1 \text{ } \text{LnX}_2 \rightarrow Y_1$	0.0261

Sumber: Data sekunder diolah, 2025

Nilai *R-squared* sebesar 2,61% menunjukkan bahwa subsidi BBM dan belanja infrastruktur fisik memiliki daya jelaskan yang sangat rendah terhadap variasi pertumbuhan ekonomi, sehingga sebagian besar perubahan dipengaruhi oleh faktor lain di luar

model. Kondisi ini lazim dalam studi ekonomi makro karena pertumbuhan dipengaruhi banyak faktor struktural dan adanya time lag kebijakan, sehingga diperlukan penambahan variabel seperti kualitas sumber daya manusia dan penerimaan pajak agar model lebih kuat dan selaras dengan kerangka pertumbuhan pro-poor.

**Tabel 10.** Nilai R<sup>2</sup> Model Variabel Y<sub>2</sub> (Tingkat Kemiskinan).

Model	R-Squared
LnX <sub>1</sub> LnX <sub>2</sub> Y <sub>1</sub> → Y <sub>2</sub>	0,8418

Sumber: Data sekunder diolah, 2025

Nilai R-squared sebesar 0,8418 menunjukkan bahwa subsidi BBM, belanja infrastruktur fisik, dan pertumbuhan ekonomi memiliki daya jelas yang sangat tinggi dalam menjelaskan variasi tingkat kemiskinan. Temuan ini menegaskan peran penting kebijakan fiskal dan variabel makroekonomi serta mendukung teori pertumbuhan pro-poor, di mana pertumbuhan ekonomi dan belanja produktif berkontribusi pada penurunan kemiskinan. Hasil uji pengaruh langsung memperlihatkan bahwa belanja infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi berpengaruh negatif terhadap tingkat kemiskinan, sementara subsidi BBM tidak menunjukkan pengaruh signifikan.

**Tabel 11.** Hasil Analisis Jalur (*Path Analysis*).

	Pengaruh Langsung	Pengaruh Langsung	Tidak	Pengaruh Total
LnX <sub>1</sub> → Y <sub>1</sub>	-0,521			
LnX <sub>2</sub> → Y <sub>1</sub>	0,806			
LnX <sub>1</sub> → Y <sub>2</sub>	0,323			
LnX <sub>2</sub> → Y <sub>2</sub>	-4,575			
LnY <sub>1</sub> → Y <sub>2</sub>	-0,356			
LnX <sub>1</sub> → Y <sub>1</sub> → Y <sub>2</sub>		-0,185		-0,706
LnX <sub>2</sub> → Y <sub>1</sub> → Y <sub>2</sub>		-0,287		0,519

Sumber: Data sekunder diolah, 2025

Adapun penjelasan dari Tabel 11 adalah sebagai berikut:

- a) LnX<sub>1</sub> (Subsidi BBM) terhadap Y<sub>2</sub> (Tingkat Kemiskinan) melalui Y<sub>1</sub> (Pertumbuhan Ekonomi)

$$H_6 = H_1 \times H_5 = -0,521 \times (-0,356) = -0,185$$

Pengaruh tidak langsung LnX<sub>1</sub> terhadap Y<sub>2</sub> melalui Y<sub>1</sub> memperoleh H<sub>6</sub> sebesar -0,0185 menandakan pengaruh secara tidak langsung LnX<sub>1</sub> terhadap Y<sub>2</sub> melalui Y<sub>1</sub> karena hasil pengaruh tidak langsung (H<sub>6</sub>) lebih besar dibandingkan pengaruh langsung LnX<sub>1</sub> terhadap Y<sub>2</sub> dengan nilai H<sub>3</sub> sebesar 0,323, sehingga subsidi BBM lebih berpengaruh langsung terhadap tingkat kemiskinan, namun tidak signifikan dengan pengaruh total negatif -0,706.

b)  $\text{LnX}_2$  (Belanja Infrastruktur Fisik) terhadap  $Y_2$  (Tingkat Kemiskinan) melalui  $Y_1$  (Pertumbuhan Ekonomi)

$$H_7 = H_2 \times H_5 = 0,806 \times (-0,356) = -0,287$$

Pengaruh tidak langsung  $\text{LnX}_2$  terhadap  $Y_2$  melalui  $Y_1$  memperoleh  $H_7$  sebesar -0,287 menandakan pengaruh secara tidak langsung  $\text{LnX}_2$  terhadap  $Y_2$  melalui  $Y_1$ . Karena hasil  $H_7$  lebih kecil dibandingkan pengaruh langsung  $\text{LnX}_2$  terhadap  $Y_2$  dengan perolehan hasil  $H_4$  sebesar -4,575, sehingga belanja infrastruktur fisik lebih berpengaruh langsung terhadap tingkat kemiskinan. Dengan pengaruh total tetap negatif 0,519, menandakan bahwa jalur pengaruh langsung variabel belanja infrastruktur fisik terhadap tingkat kemiskinan jauh lebih kuat dibandingkan jalur tidak langsung melalui pertumbuhan ekonomi.

### **Pembahasan Hasil Penelitian**

#### **Pengaruh Secara Langsung Subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) dan Belanja Infrastruktur Fisik terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia**

Hasil analisis menunjukkan bahwa subsidi BBM berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, sedangkan belanja infrastruktur fisik berpengaruh positif namun juga tidak signifikan, dengan kemampuan penjelasan model yang sangat rendah ( $R^2$  sebesar 2,61%). Temuan ini mengindikasikan bahwa kedua instrumen fiskal tersebut belum mampu secara langsung mendorong pertumbuhan ekonomi, sejalan dengan teori Keynes yang menekankan peran faktor lain seperti investasi, konsumsi, dan eksport-impor. Berbagai guncangan ekonomi selama periode 1995–2024 serta adanya inefisiensi dan *time lag* kebijakan turut melemahkan dampak belanja fiskal terhadap pertumbuhan. Selain itu, besarnya alokasi subsidi BBM berpotensi menekan ruang fiskal untuk investasi produktif, sementara belanja infrastruktur memerlukan waktu panjang dan efisiensi tinggi agar berdampak nyata pada pertumbuhan ekonomi.

#### **Pengaruh Secara Langsung Subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) dan Belanja Infrastruktur Fisik terhadap Tingkat Kemiskinan di Indonesia**

Hasil analisis menunjukkan bahwa subsidi BBM berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap tingkat kemiskinan, menegaskan perannya lebih sebagai *social buffer* yang kurang efektif dan cenderung tidak tepat sasaran dalam pengentasan kemiskinan berkelanjutan. Distorsi fiskal dan dominasi manfaat subsidi oleh kelompok berpendapatan tinggi membatasi dampaknya terhadap penurunan kemiskinan serta berpotensi menekan belanja produktif. Sebaliknya, belanja infrastruktur fisik berpengaruh negatif dan signifikan terhadap kemiskinan,

mencerminkan efektivitasnya dalam menurunkan kemiskinan melalui penciptaan lapangan kerja, penurunan biaya logistik, dan peningkatan produktivitas. Temuan ini mendukung teori Keynesian dan pengeluaran publik yang menekankan bahwa belanja produktif berdaya ungkit tinggi lebih tepat sebagai instrumen pengentasan kemiskinan yang inklusif dan berkelanjutan.).

### **Pengaruh Secara Tidak Langsung Subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) dan Belanja Infrastruktur Fisik melalui Pertumbuhan Ekonomi terhadap Tingkat Kemiskinan Di Indonesia**

Hasil uji Sobel menunjukkan bahwa subsidi BBM dan belanja infrastruktur fisik tidak berpengaruh signifikan terhadap tingkat kemiskinan melalui pertumbuhan ekonomi ( $p\text{-value} > 0,05$ ), menandakan lemahnya peran mediasi pertumbuhan ekonomi. Pengaruh tidak langsung subsidi BBM dan belanja infrastruktur melalui pertumbuhan ekonomi jauh lebih kecil dibandingkan pengaruh langsungnya, sehingga keduanya lebih efektif berdampak langsung daripada melalui jalur pertumbuhan. Temuan ini mengindikasikan bahwa subsidi BBM hanya berfungsi sebagai social buffer, sementara belanja infrastruktur menurunkan kemiskinan terutama melalui mekanisme struktural seperti penciptaan lapangan kerja, bukan lewat akselerasi pertumbuhan. Dengan demikian, peran pertumbuhan ekonomi sebagai variabel mediasi di Indonesia masih relatif lemah dan perlu diperkuat melalui kebijakan pembangunan manusia seperti pendidikan, kesehatan, dan peningkatan daya beli agar dampak pengurangan kemiskinan lebih optimal.

### **Implikasi Hasil Penelitian**

#### **Implikasi Teoritis**

Hasil penelitian ini memperkuat kajian ekonomi pembangunan, khususnya teori *pro-poor growth* dan pengeluaran publik, dengan menunjukkan bahwa instrumen fiskal yang bersifat produktif—terutama belanja infrastruktur fisik—lebih efektif dalam menurunkan kemiskinan dibandingkan subsidi BBM. Temuan ini selaras dengan kerangka Keynesian yang menekankan *productive government spending* sebagai pendorong *multiplier effect* dan kesejahteraan jangka panjang. Subsidi BBM terbukti berfungsi sebagai penyangga sosial dan alat stabilisasi jangka pendek, namun kontribusinya terhadap pertumbuhan dan penurunan kemiskinan berkelanjutan relatif terbatas. Dengan demikian, penelitian ini memperkaya bukti empiris tentang peran kebijakan fiskal dalam memengaruhi kemiskinan melalui jalur struktural, serta menjadi rujukan untuk penelitian lanjutan dalam konteks nasional maupun daerah.

## **Implikasi Praktis**

Secara kebijakan, temuan ini mendorong reorientasi fiskal dari belanja konsumtif menuju belanja produktif—khususnya infrastruktur—agar dampak penurunan kemiskinan lebih nyata dan berkelanjutan. Lemahnya peran mediasi pertumbuhan ekonomi mengindikasikan bahwa pemerintah tidak cukup hanya mengandalkan pertumbuhan makro, melainkan perlu memperkuat kebijakan pro-poor yang langsung menyasar kelompok miskin melalui pemerataan infrastruktur dasar, subsidi tepat sasaran, dan program pemberdayaan. Pengelolaan fiskal yang seimbang antara stabilisasi jangka pendek dan pembangunan produktif diharapkan mampu mempercepat penurunan kemiskinan sekaligus mendorong pertumbuhan yang inklusif menuju target RPJPN 2045.

## **4. SIMPULAN**

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah diuraikan, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut: (1) Hasil penelitian membuktikan bahwa kebijakan fiskal eksposif, subsidi BBM dan belanja infrastruktur fisik tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi. (2) Hasil penelitian membuktikan belanja fisikal pada sektor konsudmi, seperti subsidi BBM tidak mempengaruhi tingkat kemiskinan. Di sisi lain, belanja fiskal pada sektor produktif khususnya belanja infrastruktur fisik berpengaruh secara langsung terhadap tingkat kemiskinan. (3) Hasil penelitian membuktikan bahwa pertumbuhan ekonomi tidak dapat menjadi variabel mediasi terhadap kemiskinan dan tidak dipengaruhi oleh pengeluaran fiskal yaitu subsidi BBM dan belanja infrastruktur fisik. Namun, pertumbuhan ekonomi tetap memiliki hubungan negatif terhadap tingkat kemiskinan yang memperkuat teori pertumbuhan *pro-poor*

## **SARAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang diperoleh dalam penelitian ini, adapun saran yang dapat direkomendasikan, yaitu sebagai berikut: (1) Berdasarkan hasil penelitian analisis pengaruh subsidi BBM dan belanja infrastruktur fisik terhadap pertumbuhan ekonomi dan tingkat kemiskinan penulis menyarankan pemerintah memfokuskan pengeluaran pada belanja infrastruktur fisik untuk menurunkan tingkat kemiskinan, melalui adanya penyerapan tenaga yang tepat sasaran dan peningkatan pelayanan publik secara merata sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi 6-7 persen pertahun sesuai dengan cita-cita RPJPN 2045. Selain itu, ketepatan sasaran dalam setiap kebijakan fiskal menjadi hal yang krusial, baik dalam penyaluran subsidi BBM kepada masyarakat miskin dan penyediaan

lapangan kerja melalui kegiatan proyek maupun pemeliharaan infrastruktur fisik di Indonesia. (2) Adanya temuan bahwa kebijakan fiskal sektor produktif seperti belanja infrastruktur fisik dapat menurunkan tingkat kemiskinan, penulis menyarankan arah kebijakan fiskal ekspansif oleh pemerintah lebih memfokuskan kepada sektor produktif daripada sektor konsumsi. Dengan dengan adanya belanja infrasturktur fisik tidak hanya berdampak dalam jangka waktu yang panjang, namun juga berdampak secara langsung dalam membuka lapangan perkerjaan. Dengan, begitu Indonesia dapat meningkatkan pencapaian indeks performa SDG's dan mencapai Indonesia Emas 2045. (3) Adanya temuan bahwa pertumbuhan ekonomi masih lemah dalam memediasi kebijakan fiskal ekspansif terhadap tingkat kemiskinan di Indonesia rentang tahun 1995-2024. Sehingga, perlu memperluas variabel kebijakan fiskal yang lebih berpotensi memengaruhi pemerataan dan pertumbuhan ekonomi, seperti penerimaan fiskal yaitu sektor pajak (Lisna, *et al.*, 2013), yang terbukti memiliki peran penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan pengendalian pengendalian jumlah pembelian transportasi baru di Indonesia, melakukan pemberantasan mafia migas, melakukan persiapan kebijakan hilirisasi tambang, melakukan kebijakan ketahanan energi nasional, melakukan percepatan pengembangan energi baru dan terbarukan, dan memperbaiki sistem transportasi Indonesia (Hartono, 2020).

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Abubakar, E. (2023). Infrastructure investment and economic development. *Journal of Poverty, Investment and Development*, 8(2), 90–99. <https://doi.org/10.47604/jpid.2073>
- Agussalim, A., Nursini, N., Suhab, S., Kurniawan, R., Samir, S., & Tawakkal, T. (2024). The path to poverty reduction: How do economic growth and fiscal policy influence poverty through inequality in Indonesia. *Economies*, 12(12), 1–17. <https://doi.org/10.3390/economics12120316>
- Anas, M. (2019). Reforming spending policy and its impact on Indonesia's economy: The case of fuel subsidy and infrastructure. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 20(2), 123–138. <https://doi.org/10.23917/jep.v20i1.7733>
- Anas, M., Widodo, W., Sugiyanto, F. X., & Soedarto, J. H. (2016). Dampak realokasi anggaran belanja subsidi BBM untuk pembangunan infrastruktur terhadap perekonomian Indonesia. *Economics Development Analysis Journal*, 5(4), 426–443. <https://doi.org/10.15294/edaj.v5i4.22179>
- Attibrizi, A., Ashar, K., & Pratomo, D. S. (2016). The influence of economic growth to poverty and its relation to pro-poor growth in Indonesia. *International Journal of Social and Local Economic Governance*, 2(2), 161–167. <https://doi.org/10.21776/ub.ijleg.2016.002.02.7>

- Carolina, M. (2022). Pengaruh pengeluaran pemerintah di bidang subsidi, pendidikan, dan kesehatan terhadap kemiskinan. *Jurnal Budget: Isu dan Masalah Keuangan Negara*, 7(1), 165–180. <https://doi.org/10.22212/jbudget.v7i1.125>
- Coady, D., Parry, I., Sears, L., & Shang, B. (2015). *How large are global energy subsidies?* (IMF Working Paper No. 15/105). International Monetary Fund. <https://doi.org/10.5089/9781513532196.001>
- Dartanto, T. (2013). Reducing fuel subsidies and the implication on fiscal balance and poverty in Indonesia. *Energy Policy*, 58, 117–125. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2013.02.040>
- Dollar, D., & Kraay, A. (2002). Growth is good for the poor. *Journal of Economic Growth*, 7(3), 195–225. <https://doi.org/10.1023/A:1020139631000>
- Ginting, A. M., & Rasbin. (2010). Pengaruh pertumbuhan ekonomi terhadap tingkat kemiskinan di Indonesia sebelum dan setelah krisis. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik*, 2(1), 279–312.
- Jayadi, D. S., & Brata, A. G. (2016). Peran pertumbuhan ekonomi dalam menurunkan kemiskinan di tingkat provinsi di Indonesia. *Modus*, 28(1), 91. <https://doi.org/10.24002/modus.v28i1.669>
- Khairi, M. W., & Aidar, N. (2018). Pengaruh subsidi energi terhadap kemiskinan di Indonesia. *Jurnal Penelitian Ekonomi Manajemen dan Bisnis (JEKOMBIS)*, 3(3), 359–369.
- Kim, E., & Samudro, Y. N. (2021). Reducing fuel subsidies and financing road infrastructure in Indonesia: A financial CGE model. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 57(1), 111–133. <https://doi.org/10.1080/00074918.2019.1643824>
- Lisna, V., Sinaga, B. M., Firdaus, M., & Sutomo, S. (2013). Dampak kapasitas fiskal terhadap penurunan kemiskinan. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*, 14(1), 1–26. <https://doi.org/10.21002/jepi.v14i1.01>
- Musgrave, R. A., & Musgrave, P. B. (1989). *Public finance in theory and practice*. McGraw-Hill.
- Nuswandari, I., Wibowo, E., & Indiarti, M. (2021). The effect of inflation, fuel subsidy, and infrastructure budget on economic growth. *Jurnal Manajemen Kewirausahaan*, 18(1), 29–38. <https://doi.org/10.33370/jmk.v18i1.495>
- Prasetyo, W. B., & Rachmawati, R. (2023). Measuring physical infrastructure development as a poverty reduction strategy in Indonesia. *Cities*, 137, 104314.
- Pratama, N. R. N. S., & Utama, M. S. (2019). Pengaruh pengeluaran pemerintah dan subsidi BBM terhadap pertumbuhan ekonomi dan tingkat kemiskinan. *E-Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*, 8(7), 651–680. <https://doi.org/10.24843/EEB.2019.v08.i07.p01>
- Rantebua, S., Rosnawintang, R., & Suriadi, L. O. (2020). Analisis pengaruh kebijakan fiskal terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. *Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan*, 5(1). <https://doi.org/10.33772/jpep.v5i1.11671>
- Sahi, D. F., Arham, M. A., & Santoso, I. R. (2020). The impact of government infrastructure spending on economic growth and poverty. *Jambura Equilibrium Journal*, 2(1). <https://doi.org/10.37479/jej.v2i1.4494>