

ALOKASI ANGGARAN BELANJA SEKTOR TRANSPORTASI DALAM ANGGARAN PENDAPATAN DAN BELANJA DAERAH KOTA DEPOK TAHUN ANGGARAN 2006-2010

Febi Christine Siahaan

Jurusan Administrasi dan Kebijakan Publik
Departemen Ilmu Administrasi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Indonesia
fcs_febi@yahoo.com

Roy Valiant Salomo

Program Magister
Jurusan Administrasi dan Kebijakan Publik
Departemen Ilmu Administrasi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Indonesia
roy_salomo@hotmail.com

Abstract

This study aimed to identify the position of the transport sector in strategic policy and allocation of Revenue and Expenditure of Depok and to evaluate the consistency of strategic policy with budget allocations in the transportation sector. The study was conducted with a qualitative approach. Data was collected by reviewing the various policy documents and interviewing relevant parties. The findings of this study is that transport strategic policy in Depok has been given a priority position. In accordance with the mission of medium and long term development, the transportation development puts a high priority on infrastructure development. The budget allocation for the transport sector consistently ranked in the top ten recipients of budget direct allocation.

Keywords: budget allocation, strategic policy, transport infrastructure

Abstrak

Studi ini bertujuan untuk mengidentifikasi posisi sektor transportasi dalam kebijakan strategis dan alokasi Pendapatan dan Belanja Daerah Kota Depok dan mengevaluasi konsistensi kebijakan strategis dengan alokasi anggaran di sektor transportasi. Penelitian dilakukan dengan pendekatan kualitatif. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan meninjau berbagai dokumen kebijakan dan wawancara dengan pihak-pihak terkait. Temuan penelitian ini adalah bahwa kebijakan strategis bidang transportasi di Kota Depok menempati posisi prioritas. Sesuai dengan misi pembangunan jangka menengah dan jangka panjang, pengembangan transportasi memberikan prioritas yang tinggi pada pembangunan infrastruktur. Alokasi anggaran untuk sektor transportasi konsisten di peringkat sepuluh besar penerima alokasi langsung anggaran.

Kata-kata kunci: alokasi anggaran, kebijakan strategis, infrastruktur transportasi.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pelayanan di bidang transportasi dan perhubungan merupakan satu dari sepuluh isu strategis Kota Depok tahun 2009. Letak wilayah Depok yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta menempatkan Depok sebagai kota yang harus menerima segala dampak dan konsekuensi dari situasi dan kondisi dinamis Provinsi DKI Jakarta. Sehubungan dengan hal tersebut, Kota Depok memiliki karakter pola komuter cukup tinggi dengan besarnya penduduk

yang bekerja di Jakarta dan sekaligus sebagai perlintasan regional wilayah di belakangnya. Faktor keuntungan lokasional ini menjadikan Kota Depok mempunyai posisi yang cukup strategis dan berakses tinggi.

Hal tersebut juga terlihat pada pertumbuhan penduduk Kota Depok, yang kepadatan penduduknya pada tahun 2011 mencapai 7.887 orang per kilometer persegi. Peningkatan tersebut berdampak pada keragaman aktivitas di masa depan. Peningkatan keragaman aktivitas ini berpotensi menimbulkan bangkitan dan beban transportasi di masa depan yang lebih besar daripada yang terjadi saat ini. Bila peningkatan jumlah penduduk tersebut tidak diikuti oleh peningkatan prasarana transportasi, seperti panjang dan lebar jalan, jumlah lajur jalan, luasan maupun jumlah halte, stasiun, dan terminal, yang sebanding, maka akan terjadi kemacetan dengan intensitas yang lebih buruk.

Kondisi transportasi yang ada saat ini adalah kemacetan yang terjadi di ruas jalan-jalan utama Kota Depok, terutama pada jam-jam sibuk. Bahkan dengan adanya pusat-pusat perbelanjaan di sepanjang jalan Margonda, kemacetan terjadi tidak hanya pada saat jam puncak, tetapi hampir di sepanjang hari. Dengan kapasitas jalan yang memang sudah tidak memadai, dan diperparah dengan angkutan umum yang tidak teratur serta keberadaan pusat perbelanjaan yang tidak sesuai dengan rencana tata guna lahan, kemacetan yang dialami Kota Depok semakin parah.

Dalam konteks ini, analisis alokasi anggaran sektor perhubungan dalam pelaksanaan rencana pembangunan Kota Depok, sebagai implementasi kebijakan keuangan daerah, menjadi suatu fenomena menarik untuk dikaji. Hal ini bahkan lebih menarik bila dikaitkan dengan Visi dan Misi Kota Depok, yang menetapkan suatu pandangan ke depan mengenai cita-cita yang ingin diwujudkan, yaitu Menuju Kota Depok yang Melayani dan Mensejahterakan. Atas dasar hal tersebut, pokok permasalahan yang dapat dirumuskan pada penelitian ini adalah bagaimana konsistensi kebijakan strategis Kota Depok terhadap upaya mewujudkan pembangunan di bidang perhubungan kota ini.

Manajemen Keuangan Daerah Dalam Konteks Otonomi Daerah

Konsekuensi logis pelaksanaan otonomi daerah, berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004, adalah terjadinya perubahan dalam manajemen keuangan daerah. Perubahan tersebut, antara lain, adalah perlunya dilakukan *budgeting reform*. Aspek utama *budgeting reform* ini adalah perubahan dari *traditional budget* ke *performance budget*. Dengan sistem anggaran berbasis kinerja, penyusunan dan pembahasan APBD dengan DPRD lebih difokuskan pada keterkaitan antara anggaran yang dialokasikan pada tiap Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) dan capaian keluaran (*output*) dan hasil (*outcome*) yang terukur untuk mencapai sasaran dan tujuan pemerintah daerah. *Performance budgeting* berkaitan dengan visi, misi, dan rencana strategis (renstra) organisasi, yang berarti bahwa dalam proses perencanaan anggaran, visi, misi, dan Renstra harus dirinci sehingga menghasilkan program, sub-program, serta proyek atau kegiatan yang relevan dengan tujuan jangka panjang. Setiap *output* organisasi harus dapat dikaitkan dengan misi dan renstra organisasi, karenanya dalam membangun *performance budgeting* terdapat elemen-elemen strategis dan elemen-elemen praktis.

Anggaran Belanja Daerah

Anggaran belanja Pemerintah Daerah yang ditetapkan dalam APBD pada dasarnya adalah kebijakan keuangan Pemerintah Daerah yang terkait dengan strategi pembangunan ekonomi daerah. Melalui perencanaan alokasi anggaran pengeluaran, Pemerintah Daerah berupaya merangsang pertumbuhan ekonomi serta mengurangi hambatan pembangunan ekonomi. Perencanaan alokasi anggaran belanja yang tersusun dalam APBD dapat juga diartikan sebagai alokasi sumberdaya pembangunan.

Dalam konteks alokasi anggaran belanja, pertanyaan yang perlu diajukan adalah apa fungsi alokasi dan untuk apa alokasi anggaran pengeluaran tersebut. Menurut Musgrave et al (1989), fungsi-fungsi utama kebijakan anggaran adalah sebagai berikut:

1. Penyediaan barang sosial; penyediaan ini dapat disebut sebagai fungsi alokasi kebijakan anggaran.
2. Penyesuaian terhadap distribusi pendapatan dan kekayaan untuk menjamin terpenuhinya apa yang dianggap oleh masyarakat sebagai suatu keadaan distribusi yang “merata” dan “adil”; yang disebut sebagai fungsi distribusi.
3. Penggunaan kebijakan anggaran sebagai suatu alat untuk mempertahankan tingkat kesempatan kerja yang tinggi, tingkat stabilitas yang semestinya, dan laju pertumbuhan ekonomi yang tepat; disebut sebagai fungsi stabilisasi.

Alokasi Sumber Daya

Perlunya mencari sumber daya yang cukup dan sesuai dengan kebutuhan sama pentingnya dengan bagaimana mengalokasikan sumber daya tersebut secara efisien, efektif, dan memiliki daya guna. Tiga elemen dasar utama *public expenditure management* menurut Schick (1999) ditunjukkan pada Tabel 1.

Kunci keberhasilan dalam mewujudkan *good public expenditure management* mencakup disiplin anggaran, alokasi dana harus secara konsisten dilaksanakan atas dasar *policy priorities*, dan manajemen operasional yang baik, yaitu *minimizing cost per unit of output* dan pencapaian hasil sesuai dengan target (*output*) dan kualitas yang dikehendaki (lihat Gambar 1). Pada Gambar 1 ditunjukkan posisi strategi alokasi sumber daya dalam konteks *public expenditure management* dan *budget management*. Alokasi sumber daya merupakan determinasi dari tujuan kebijakan, dimana arah dan kebijakan politik pemerintah akan tercermin pada dinamika pergerakan sumber daya ini. Ketepatan alokasi sumber daya akan memberikan kekuatan kepada organisasi sektor publik, namun sebaliknya ketidaktepatan alokasi sumber daya akan berakibat menjadi bumerang dalam mempertahankan eksistensi strategi.

Arah dan Kebijakan Pembangunan Sektor Transportasi

Sasaran umum kebijaksanaan pemerintah dalam lalulintas dan angkutan kota adalah menciptakan suatu sistem transportasi di wilayah perkotaan sehingga mobilitas orang dan barang dapat menunjang pertumbuhan ekonomi dan dapat memenuhi perniagaan dan aktivitas sosial masyarakat. Sesuai dengan yang telah digariskan oleh pemerintah pokok-pokok kebijaksanaan pengembangan sistem transportasi terutama yang terkait dengan transportasi di wilayah perkotaan adalah:

1. Pembangunan transportasi diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional yang andal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu.
2. Peningkatan kebijakan yang berkaitan dengan peningkatan kemampuan Sumber Daya Manusia.
3. Peran serta pihak swasta dan koperasi dalam penyelenggaraan transportasi.
4. Pengembangan transportasi massal yang tertib, lancar, aman, nyaman, dan efisien di wilayah perkotaan.
5. Pembangunan transportasi darat diarahkan pada pengembangan secara terpadu antara transportasi jalan raya, kereta api, sungai, danau, dan penyeberangan melalui pembangunan sarana dan prasarana dengan meningkatkan manajemen dan pelayanan serta pembinaan pemakai jalan dan kejelasan informasi agar dapat memacu pembangunan di semua sektor.
6. Pembangunan jalan raya perlu ditumbuhkembangkan dan diserasikan dengan perkembangan transportasi jalan raya serta pembangunan jalan tol atau jalan bebas hambatan tetap memperhatikan adanya jalan alternatif yang memadai.
7. Pengembangan sistem angkutan kereta api (massal) diusahakan dalam rangka meningkatkan pelayanan angkutan dalam kota dan antar kota.

Tabel 1 Basic Elements of Public Expenditure Management

<i>Aggregate fiscal discipline</i>	<i>Budget totals should be the result of explicit, enforced decisions; they should not merely accommodate spending demands. These totals should be set before individual spending decisions are made, and should be sustainable over the medium-term and beyond.</i>
<i>Allocation efficiency</i>	<i>Expenditures should be based on government priorities and on effectiveness of public programs. The budget system should spur reallocation from lesser to higher priorities and from less to more effective programs.</i>
<i>Operational efficiency</i>	<i>Agencies should produce goods and services at a cost that achieves ongoing efficiency gains and (to the extent appropriate) is competitive with market prices.</i>

Sumber: Schick, 1999.



Gambar 1 Basic Objective of Public Expenditure Management and Budget Management

METODOLOGI

Berdasarkan tujuan penelitian yang ingin dicapai, metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan positivisme. Penelitian ini mendeskripsikan fakta-fakta yang terjadi di lapangan mengenai bagaimana anggaran dialokasikan terhadap sektor transportasi dan perhubungan. Metode pengumpulan data penelitian dibedakan berdasarkan sumbernya, yaitu: (1) data sekunder, diperoleh melalui teknik pengumpulan data telaah dokumen dan bahan-bahan yang berkaitan dengan penelitian; dan (2) data primer, diperoleh melalui teknik pengumpulan data melalui wawancara. Penelitian dilakukan di Kota Depok, pada dinas dan instansi yang berhubungan dengan permasalahan penelitian.

GAMBARAN WILAYAH STUDI

Kota Depok berperan sebagai *counter magnet* bagi DKI Jakarta dan wilayah sekitarnya, yang menempatkan Depok pada poros Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi). Sebagai *counter magnet*, aktivitas yang tumbuh dan berkembang di Kota Depok cenderung merupakan kegiatan perkotaan yang memiliki daya tarik bagi kegiatan perniagaan, jasa, pendidikan, dan permukiman serta kegiatan investasi lainnya. Kinerja pendapatan daerah Kota Depok tahun 2006-2010 dapat dilihat pada Tabel 2 dan realisasi belanja daerah Kota Depok tahun 2006-2010 dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 2 Target dan Realisasi Pendapatan Tahun 2006-2010

Tahun	Pendapatan		Bertambah/ (Berkurang)	%
	Target	Realisasi		
2006	591.934.503.781,02	599.216.002.219,49	7.281.498.438,47	101,23
2007	749.346.265.979,95	766.799.925.799,00	17.453.659.819,05	102,33
2008	843.774.863.609,86	884.728.305.424,30	40.953.441.814,44	104,85
2009	921.982.250.887,72	991.862.300.690,88	69.880.049.803,16	107,58
2010*	1.001.020.952.238,43	681.118.106.741,00	(329.902.845.497,43)	67,37

*s/d Agustus 2010

Sumber: Dinas Pendapatan dan Pengolahan Keuangan Kota Depok, 2010.

Salah satu potensi Kota Depok adalah di sektor perhubungan. Banyaknya kegiatan *commuter* (pulang-pergi) Jakarta-Depok bagi sebagian besar warga Kota Depok menyebabkan angkutan bis, angkot, dan kereta api berkembang cepat di Kota Depok. Perkembangan armada angkot, bis, dan truk dapat dilihat pada Gambar 2.

Panjang prasarana jalan di Kota Depok sejak tahun 2001 terus meningkat. Diperkirakan sampai tahun 2025, panjang jalan Kota Depok rata-rata bertambah 10 km per tahun, baik jalan nasional, jalan provinsi, maupun jalan kota. Perkembangan panjang jalan di Kota Depok dapat dilihat pada Gambar 3.

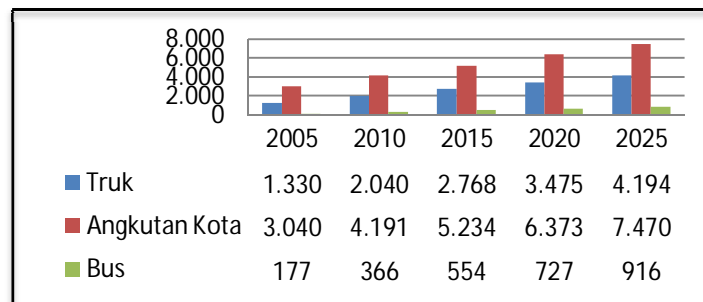
Untuk meningkatkan pelayanan transportasi, Dinas Bina Marga menyelenggarakan program pembangunan, peningkatan, rehabilitasi, dan pemeliharaan prasarana transportasi. Program-program tersebut mencakup pembangunan, peningkatan, rehabilitasi, dan pemeliharaan jalan dan jembatan, swakelola masyarakat dalam pembangunan, peningkatan, rehabilitasi, dan pemeliharaan jalan dan jembatan, serta penataan *pedestrian*, yang disesuaikan dengan kebutuhan tahunan daerah.

Tabel 3 Realisasi Belanja APBD Kota Depok Tahun 2006-2010

No	Uraian		Realisasi (Rp.)				
			2006	2007	2008	2009	2010*
1.	Belanja	Rencana	317.423.131.022	416.065.139.202	504.267.579.607	507.583.807.212	644.950.122.907
	Tidak	Realisasi	251.848.430.033	357.839.883.619	447.374.506.311	459.942.497.851	425.591.143.194
	Lang-	%					
2.	Belanja	Rencana	357.479.305.643	476.185.413.945	526.690.499.833	598.968.794.296	546.173.971.319
	Lang-	Realisasi	284.710.040.051	361.341.983.466	453.308.755.089	495.872.489.874	191.549.364.008
	sung	%	79,64	75,88	82,65	82,79	35,07
	Jumlah	Rencana	674.902.436.665	892.250.553.148	1.030.958.079.440	1.106.552.601.508	1.191.124.094.227
	Belanja	Realisasi	536.558.470.084	719.181.867.085	882.683.261.400	955.814.987.725	617.140.507.202
		%	79,50	80,60	85,62	86,38	51,81

*s/d Agustus 2010

Sumber: Dinas Pendapatan dan Pengolahan Keuangan Kota Depok, 2011

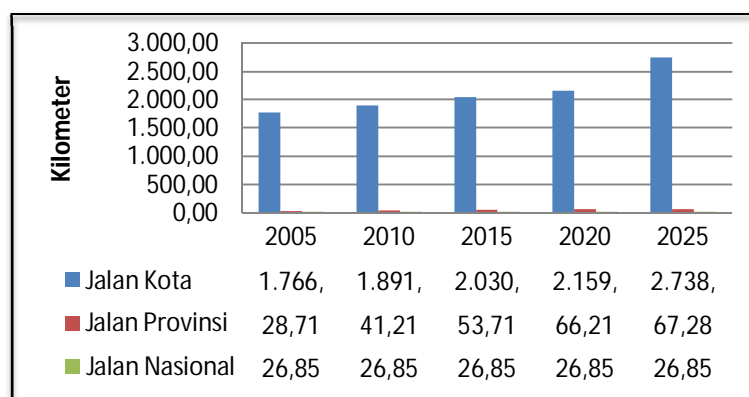


Sumber: Dinas Perhubungan Kota Depok, 2011.

Gambar 2 Perkembangan Armada Angkutan di Kota Depok Tahun 2005-2025

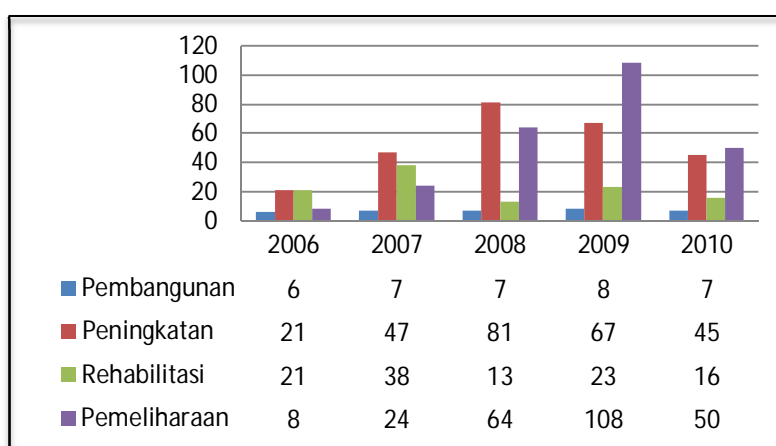
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Analisis anggaran belanja daerah bidang transportasi dan perhubungan dalam pelaksanaan kebijakan strategis Kota Depok yang tertuang pada dokumen-dokumen yang ada dimaksudkan sebagai suatu konsep pendekatan untuk menilai keselarasan dan konsistensi penjabaran visi dan misi Kota Depok dengan kebijakan alokasi anggaran bidang transportasi dan perhubungan Kota Depok tahun 2006-2010. Untuk memulai analisis ini dapat dilihat realisasi APBD Kota Depok tahun 2006-2010 seperti yang ditunjukkan pada Gambar 5.



Sumber: Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Depok, 2011

Gambar 3 Perkembangan Prasarana Jalan di Kota Depok Tahun 2005-2025



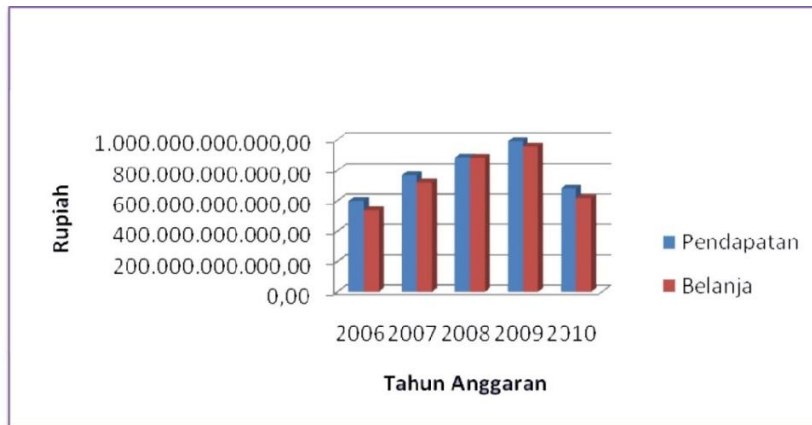
Sumber: Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Depok, 2011 (data diolah)

Gambar 4 Jumlah Pembangunan, Peningkatan, Rehabilitasi, dan Pemeliharaan Jalan Kota Depok Tahun 2006-2010

Sementara itu dapat dilihat juga perbandingan alokasi anggaran belanja langsung untuk tiap-tiap urusan wajib Pemerintah Kota Depok Tahun 2006-2010. Apabila dilihat dari alokasi anggaran menurut urusan, yang termasuk sektor strategis dan berkelanjutan di Kota Depok pada tahun anggaran 2006-2010 adalah: (1) sektor Otonomi Daerah, Pembangunan Umum, Administrasi Keuangan, dan Perangkat Daerah; (2) sektor pekerjaan umum; (3) sektor penataan ruang; (4) sektor kesehatan; (5) sektor pendidikan; dan (6) sektor perhubungan.

Urusan Pekerjaan Umum (PU) yang menduduki sektor strategis peringkat kedua, dengan alokasi rata-rata 19 %-45 % per tahun, mengalami kenaikan alokasi anggaran pada 2006-2009. Alokasi untuk pembangunan prasarana transportasi jalan (infrastruktur) memakan hampir 50% anggaran urusan PU, yang pada tahun 2007 mencapai sekitar 49,81% dan tahun 2008

mencapai sekitar 26,84%. Penurunan ini terjadi karena adanya kenaikan alokasi anggaran PU secara keseluruhan hingga 13,53%. Sementara itu jumlah anggaran bidang perhubungan mengalami kenaikan dari tahun ke tahun. Kenaikan anggaran paling signifikan terjadi pada tahun 2009, yang pada tahun 2008 jumlah anggaran hanya sebesar Rp. 9.570.855.028 menjadi Rp. 27.232.139.550 di tahun 2009.



*s/d Agustus 2010

Sumber: Dinas Pendapatan dan Pengelolaan Keuangan Kota Depok, 2011 (data diolah)

Gambar 5 Realisasi APBD Kota Depok Tahun 2006-2010

Apabila dikaitkan dengan kebijakan alokasi anggaran dalam kebijakan strategis (RPJPD, RPJMD, dan Renstrada) dapat dikatakan bahwa anggaran yang dialokasikan untuk bidang prasarana transportasi cukup besar, yaitu lebih besar daripada 20 %, sementara untuk bidang sarana transportasi (perhubungan) masih kecil, yaitu rata-rata sekitar 2,5% terhadap total belanja langsung daerah. Bila dicermati, alokasi anggaran ini terkait kebijakan strategis yang memasukkan pembangunan bidang transportasi dan perhubungan dalam daftar prioritas pembangunan, sehingga alokasi tersebut bisa dianggap cukup mendukung visi, misi, serta arah kebijakan daerah yang lebih menekankan pada pembangunan infrastruktur transportasi

Proporsi anggaran yang terkait dengan alokasi anggaran bidang transportasi dan perhubungan terus meningkat, khususnya untuk sektor PU, yang menangani prasarana transportasi (infrastruktur jalan dan jembatan). Pada tahun 2006 dan 2007 proporsi untuk prasarana transportasi adalah sebesar 20 % dan meningkat tajam menjadi 33 %-45 % per tahun pada tahun 2008, 2009, dan 2010. Sektor PU selama 5 tahun berturut-turut selalu masuk dalam tiga besar penerima alokasi anggaran belanja langsung Kota Depok.

Kenaikan juga tercermin pada urusan perhubungan, yang menangani urusan sarana transportasi. Meskipun tidak seperti pembangunan prasarana transportasi, yang mendapatkan alokasi cukup besar dalam APBD setiap tahunnya, urusan perhubungan selalu dimasukkan dalam sepuluh besar penerima alokasi anggaran belanja langsung sejak 2006-2010. Pada

2006-2008, alokasi yang diterima hanya berkisar 1,5 % dari total belanja langsung APBD, tetapi sejak 2009 sampai 2010 alokasi anggaran urusan perhubungan meningkat menjadi 4 %.

Tabel 4 Anggaran Belanja Langsung Tiap-tiap Urusan Wajib Pemerintah Kota Depok Tahun 2006-2010

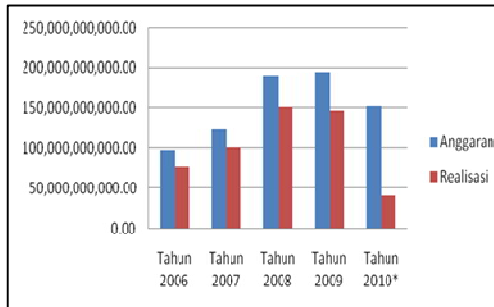
No.	Uraian	Tahun 2006		Tahun 2007		Tahun 2008		Tahun 2009		Tahun 2010	
		Anggaran	%	Anggaran	%	Anggaran	%	Anggaran	%	Anggaran	%
URUSAN WAJIB											
1	Pendidikan	16,123,180,648.00	3.56	34,143,958,560.00	7.94	30,086,543,800.00	6.43	46,221,751,155.00	8.88	30,713,658,499.62	5.90
2	Kesehatan	19,707,543,845.00	4.36	37,936,970,749.00	8.81	40,270,276,346.00	8.61	46,890,311,503.00	9.01	59,913,031,038.00	11.51
3	Pekerjaan Umum	94,466,151,540.00	20.88	85,568,641,736.25	19.90	156,385,472,844.50	33.43	237,306,270,758.00	45.61	200,635,075,230.00	38.56
4	Perumahan	1,764,003,250.00	0.39	38,641,379,540.10	8.95	38,586,153,292.00	8.25	8,302,767,820.00	1.60	7,909,000,900.00	1.52
5	Penataan Ruang	61,143,023,550.00	13.52	35,024,886,450.00	8.15	23,566,766,700.00	5.04	29,874,656,000.00	5.74	31,086,327,430.00	5.97
6	Perencanaan Pembangunan			7,464,029,200.00	1.74	6,027,282,910.00	1.29	4,550,619,930.00	0.87	5,246,437,800.00	1.01
7	Perhubungan	5,387,196,950.00	1.19	6,003,762,350.00	1.40	6,622,313,756.00	1.42	21,080,836,300.00	4.05	22,805,834,300.00	4.38
8	Lingkungan Hidup	13,375,343,810.00	2.96	25,986,071,670.00	6.04	47,353,332,650.50	10.12	3,730,172,485.00	0.72	3,632,133,200.00	0.70
9	Pertanahan										
10	Kependudukan dan Catatan Sipil	1,362,080,350.00	0.03	4,184,172,800.00	0.97	3,751,371,040.00	0.80	6,544,407,310.00	1.26	14,147,589,870.00	2.72
11	Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan anak			601,471,000.00	0.14	427,121,500.00	0.09	2,044,855,140.00	0.39	2,025,225,050.00	0.39
12	Keluarga Berencana dan Keluarga Sejahtera			562,042,000.00	0.13	471,408,100.00	0.10	1,637,609,000.00	0.31	888,553,250.00	0.17
13	Sosial			10,421,082,550.00	2.42	15,602,019,900.00	3.34	18,713,840,750.00	3.60	1,29,543,900.00	0.25
14	Ketenagakerjaan	2,086,142,590.00	0.46	3,487,862,350.00	0.81	3,161,369,150.00	0.68	1,850,397,500.00	0.36	2,058,928,650.00	0.4
15	Koperasi dan UKM	966,739,600.00	0.21	2,067,990,650.00	0.48	1,108,749,200.00	0.24	2,792,794,600.00	0.54	3,730,589,800.00	1.87
16	Penanaman Modal			520,825,200.00	0.12	425,297,400.00	0.09	776,789,250.00	0.15	623,858,600.00	0.12
17	Kebudayaan			226,550,900.00	0.05	311,007,100.00	0.07	992,264,650.00	0.19	781,720,000.00	0.15
18	Pemuda dan Olahraga			883,580,900.00	0.21	3,198,336,400.00	0.68	2,565,899,540.00	0.49	3,222,495,952.00	0.62
19	Kesatuan Bangsa dan Politik Dalam Negeri			3,933,133,485.00	0.91	4,988,247,620.00	1.07	6,282,085,520.00	1.21	3,853,700,300.00	0.74
20	Otonomi Daerah, Pembi. Umrir, Adm. Keuangan, Perangkat Daerah	128,345,912,312.00	28.37	151,507,966,042.00	35.24	112,378,385,028.00	24.03	126,952,836,070.00	24.40	122,450,831,620.00	23.53
21	Ketahanan Pangan							6,311,126,125.00	1.21	4,561,905,600.00	0.88
22	Pemberdayaan Masyarakat dan Desa			2,317,156,268.00	0.54	3,170,053,244.00	0.68	1,941,078,790.00	0.37	1,921,732,260.00	0.37
23	Statistik							527,575,150.00	0.10	1,265,239,100.00	0.24
24	Kearsipan			1,046,854,400.00	0.24	2,160,196,150.00	0.46	1,360,827,300.00	0.26	1,441,924,000.00	0.28
25	Komunikasi dan Informasi			1,569,061,350.00	0.36	1,713,076,950.00	0.37	6,331,255,480.00	1.22	5,040,645,880.00	0.97
26	Perpustakaan							217,463,900.00	0.04		

Sumber: Dinas Pendapatan dan Pengolahan Keuangan Kota Depok, 2011 (data diolah)

Besarnya alokasi untuk pembangunan infrastruktur jalan perkotaan ini menunjukkan arah pembangunan yang diperuntukkan demi kelancaran arus perdagangan dan jasa yang pada akhirnya akan membuka Kota Depok sebagai kota satelit bagi Kota Jakarta. Besarnya pengalokasian anggaran sektor transportasi ini memang sangat dibutuhkan mengingat prasarana dan sarana transportasi merupakan urat nadi perekonomian suatu daerah. Karena itu besarnya alokasi anggaran untuk pembangunan sektor transportasi dapat diartikan sebagai suatu strategi anggaran untuk mendukung langkah-langkah perwujudan visi dan misi Pemerintah Kota Depok. Strategi ini tentu mengacu pada pertimbangan jangka panjang.

Meskipun dukungan alokasi anggaran APBD untuk sektor transportasi dan perhubungan pertumbuhannya bersifat fluktuatif, komposisi alokasi anggarannya sudah cukup optimal, yang mencerminkan konsistensi kebijakan alokasi anggaran untuk sektor transportasi dan perhubungan sebagai prioritas pembangunan daerah. Hal ini menunjukkan bahwa komitmen

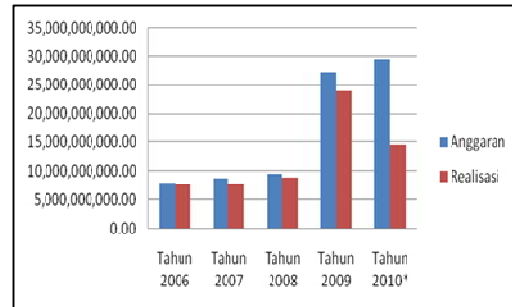
dalam konsistensi kebijakan alokasi anggaran terhadap sektor transportasi dan perhubungan cukup optimal. Meskipun dengan keterbatasan anggaran yang ada, sektor ini selalu mendapat penetapan skala prioritas utama sehingga secara tidak langsung akan dapat mempengaruhi proses pembangunan dan percepatan pencapaian visi dan misi Pemerintah Kota Depok.



*s/d Agustus 2010

Sumber: Dinas Bina Marga dan SDA Kota Depok, 2011 (data diolah)

Gambar 6 Anggaran dan Realisasi Belanja Dinas Bina Marga dan SDA Kota Depok Tahun 2006 – 2010



*s/d Agustus 2010

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Depok, 2011 (data diolah)

Gambar 7 Anggaran dan Realisasi Belanja Dinas Perhubungan Kota Depok Tahun 2006 – 2010

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian ini dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Bidang transportasi dan perhubungan dalam kebijakan strategis (RPJPD, RPJMD, dan Renstra) Kota Depok menempati posisi prioritas, artinya sebagai urusan pembangunan yang diutamakan. Kebijakan strategis Kota Depok telah memberikan perhatian yang besar pada bidang transportasi dan perhubungan. Hal tersebut terlihat dari setiap misi yang terdapat pada kebijakan strategis yang selalu menempatkan urusan transportasi dan perhubungan dalam daftar prioritas pembangunan daerah. Sesuai dengan misi pembangunan jangka panjang dan menengah, prioritas pembangunan transportasi dan perhubungan lebih diprioritaskan pada pembangunan infrastruktur atas dasar pemikiran Kota Depok sebagai kota yang sedang berkembang, sehingga prasarana transportasi merupakan urat nadi bagi perekonomian daerah.
2. Alokasi anggaran untuk urusan transportasi dan perhubungan selama tahun 2006-2010 selalu masuk dalam sepuluh besar penerima alokasi anggaran belanja langsung terbesar Kota Depok. Secara umum alokasi biaya untuk urusan transportasi dan perhubungan dalam lima tahun terakhir cukup meningkat secara signifikan. Alokasi untuk pembangunan prasarana transportasi sebesar 20 % pada 2006-2007 dan meningkat menjadi 33 %-45 % pada 2008-2010. Alokasi untuk pembangunan sarana transportasi pada 2006-2008 hanya berkisar 1,5 % terhadap total belanja langsung APBD, tetapi sejak 2009 sampai 2010

- alokasi anggaran urusan perhubungan meningkat menjadi 4 %. Alokasi anggaran yang lebih besar daripada 20% APBD untuk pembangunan infrastruktur transportasi menunjukkan bahwa Pemerintah Daerah menganggap transportasi sebagai bagian layanan dasar masyarakat yang vital dan harus difasilitasi dengan dana yang memadai.
3. Penyusunan program strategis daerah sudah terarah pada upaya pembangunan transportasi dan perhubungan, meskipun program lebih diprioritaskan pada pembangunan fisik. Program pembangunan non fisik seperti peningkatan pemahaman berlalulintas bagi masyarakat atau program-program pembinaan terhadap masyarakat hampir tidak menjadi prioritas meskipun program-program pembangunan fisik yang disusun tersebut pada dasarnya berorientasi pada kepentingan publik.
 4. Pengalokasian dana APBD Kota Depok pada Tahun Anggaran 2006-2010 untuk memenuhi belanja penyediaan kebutuhan dasar (*basic needs*) transportasi dan perhubungan, seperti pembangunan infrastruktur jalan dan pengembangan manajemen transportasi sudah menjadi prioritas dalam APBD, meskipun penyediaan prasarana transportasi masih mendapatkan alokasi anggaran yang jauh lebih besar daripada anggaran untuk penyediaan sarana transportasi dan perhubungan.

DAFTAR PUSTAKA

- Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air. 2011. *Dokumen APBD*. Depok.
- Dinas Perhubungan. 2011. *Dokumen APBD*. Depok.
- Dinas Pendapatan dan Pengolahan Keuangan. 2011. *Dokumen APBD*. Depok.
- Mardiasmo. 2002. *Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah*. Yogyakarta: Penerbit ANDI.
- Maulana, M. dan Kawilarang, A. E. 1981. *Alternatif Pemecahan Masalah Transportasi Di Kota dan Di Daerah Dilihat Dari Segi Teknik Lalulintas dalam Pengaturan/Penyediaan Sarana dan Prasarana Transportasi Darat*. Dalam Bunga Rampai Masalah Lalulintas di Kota dan Pengangkutan di Daerah. Jakarta.
- Musgrave, R. A. dan Musgrave P. B. 1989. *Keuangan Negara Dalam Teori dan Praktek*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Neuman, W. L. 1991. *Social Reseach Methods: Qualitive and Quantitative Approaches*. Boston, MA: Allyn Bacon Peason Education.
- Poister, T. 2003. *Measuring Performance in Public and Nonprofit Organizations*. San Francisco, CA: Jossey-Bass Publishing.

- Prasetya, I. 2006. *Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Departemen Ilmu Administrasi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Indonesia. Depok.
- Salomo, R. V. 2002. *Anggaran yang Berorientasi pada Kinerja dan Pemerintahan yang Baik*. Jurnal Forum Inovasi, 5. Program Pascasarjana. Program Studi Ilmu Administrasi. Universitas Indonesia. Depok.
- Schick, A. 1989. *A Contemporary Approach to Public Expenditure Management*. World Bank: Economic Development Institute. Washington, DC.
- Sitorus, P. 2002. *Kesiapan Daerah Mengembangkan Transportasi Jalan Dalam Implementasi Otonomi Daerah*. Warta Penelitian Perhubungan. Jakarta.