TRANSPARANSI ANGGARAN PEMELIHARAAN ARMADA BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS MUSI TAHUN 2015

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Dalam Menempuh Derajat Sarjana S-1 Ilmu Administrasi Negara

Diajukan Oleh :

Gina Aprilianti

07111401042

Administrasi Keuangan Negara dan Fiskal

JURUSAN ILMU ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS SRIWIJAYA

PALEMBANG

2018

HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING SKRIPSI

TRANSPARANSI ANGGARAN PEMELIHARAAN ARMADA BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS MUSI TAHUN 2015

SKRIPSI

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana S-1
Ilmu Administrasi Negara

Oleh :

GINA APRILIANTI
07111401042

Telah Disetujui oleh Dosen Pembimbing, Januari 2018

Pembimbing I

Dra. Martina, M.Si
NIP. 196603051993022001

Pembimbing II

Sofyan Effendi, S. IP. M. Si
NIP. 197705122003121003

HALAMAN PERSETUJUAN

Skripsi dengan judul *"Transparansi Anggaran Pemeliharaan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi tahun 2015"* telah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Ujian Komprehensif Skripsi Jurusan Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya pada tanggal 8 Desember 2017.

Palembang, 8 Desember 2017

Ketua:

1. Dra. Martina, M. Si .....
NIP. 196603051993022001

Anggota:

1. Sofyan Effendi , S.IP, M.Si .....
NIP. 197705122003121003

2. Dr. Raniasa Putra, S.IP., M.Si .....
NIP. 197805122002121003

3. Ermanovida, S.Sos., M.Si .....
NIP. 196911191998032001

Mengetahui:

Dekan FISIP	Ketua Jurusan Administrasi Negara
Prof. Dr. Kiagus Muhammad Sobri, M.Si	Dr. Raniasa Putra, S. IP., M.Si
NIP. 196311061990031001	NIP. 197805122002121003

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“ Sesuatu yang belum dikerjakan, seringkali tampak mustahil; kita baru yakin kalau kita telah berhasil melakukannya dengan baik ”

(Evelyn Underhil)

Dengan mengucap syukur Alhamdulillah

Skripsi ini kupersembahkan kepada :

1. **Allah SWT**
2. **Nabi Muhammad SAW**
3. **Kedua Orangtuaku**
4. **Saudara-saudaraku**
5. **Sahabat-sahabatku**
6. **Almamaterku**

ABSTRAK

Penelitian ini membahas mengenai Transparansi Anggaran Pemeliharan Armada Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi Tahun 2015 yang berlokasi di PT. SP2J (PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya). Pada tahun 2015 banyak sekali armada bus Trans Musi yang mengalami kerusakan baik kerusakan ringan maupun kerusakan berat dalam data yang diperoleh dari 150 armada bus yang ada terdapat 32 armada bus yang rusak, hal tersebut mempengaruhi kenyaman masyarakat dalam menggunakan akses transportasi massal ini. Banyak masyarakat yang mempertanyakan sistematis pemeliharaan armada bus Trans Musi tersebut dan penelitian ini bertujuan untuk membahas permasalahan dan sistem transparansi pemelihaaraan armada bus Trans Musi tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data, wawancara mendalam, dan observasi. Penelitian ini menggunakan teori menurut Krina P sebagai acuan dalam mengetahui bagaimana Transparansi Perencanaan Anggaran Pemeliharaan Armada Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi Tahun 2015 tersebut yang membahas tentang penyediaan informasi yang jelas, kemudahan informasi, menyusun suatu mekanisme pengaduan, dan meningkatkan arus informasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sistem transparansi belum berjalan dengan baik tetapi masih ada beberapa faktor penghambat dalam keberhasilan sistem transparansi anggaran pemeliharaan aramada bus Trans Musi tersebut. Penulis di dalam penelitian ini mengharapkan PT. SP2J (PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya) agar meningkatkan kinerjanya sehingga faktor-faktor penghambat bisa diminimalisir agar tujuan transparansi anggaran pemeliharaan armada dapat tercapai.

Kata Kunci: Transparansi, Anggaran, Pemeliharaan

ABSTRACT

This study discusses Transparency Budget of Bus Maintenance Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi Year 2015 which is located in PT. SP2J (PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya). In 2015 many Trans Musi bus fleets that suffered damage both minor damage and heavy damage in the data obtained from the existing 150 bus fleet there are 32 bus fleet damaged, it affects the comfort of the community in using this mass transportation access. Many communities questioned the systematic maintenance of the Trans Musi bus fleet and this study aims to address issues and transparency systems for the maintenance of the Trans Musi bus fleet. This study uses qualitative methods with data collection techniques, in-depth interviews, and observation. This research uses Krina P's theory as a reference in knowing how Transparency of Budget Planning Maintenance of Trans Musi Bus Rapid Transit (BRT) Frontier Year 2015 that discusses the provision of clear information, ease of information, compose a grievance mechanism, and improve the flow of information. The results show that the transparency system has not run well but there are still some inhibiting factors in the success of transparency budget system maintenance of Trans Musi bus aramada. The authors in this study expect PT. SP2J (PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya) to improve its performance so that the inhibiting factors can be minimized so that the fleet maintenance budget transparency goal can be achieved.

Keywords: Transparency, Budget, Maintenance

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur tiada henti penulis ucapkan kehadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Pengasih Lagi Maha Penyayang, yang selalu memberikan kemurahan dan hidayahnya dalam mengiringi langkah hambanya, karena atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **"Transparansi Anggaran Pemeliharaan Armada Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi Tahun 2015".**

Skripsi ini dibuat untuk memenuhi "Sebagian Persyaratan untuk Mencapai Derajat Sarjana S-1 Ilmu Administrasi Negara". penulisan skripsi ini dapat selesai atas bantuan dari banyak pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung. Sebagai tanda penghormatan dari penulis, maka penulis mengucapkan rasa terima kasih kepada :

1. Mama dan Papa serta saudaraku tercinta yang selalu mendoakan keberhasilan dan keselamatan selama menempuh pendidikan.
2. Bapak Prof. Dr. Ir. Anis Saggaff, MSCE selaku Rektor Universitas Sriwijaya
3. Bapak Prof. Dr. Kgs. M. Sobri. M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya.
4. Bapak Dr. Ardiyan Saptawan, M.Si selaku Pembantu Dekan I
5. Bapak Sofyan Effendi, S.IP., M.Si selaku Pembantu Dekan II
6. Bapak Dr. Andries Lionardo, S.IP., M.Si selaku Pembantu Dekan III
7. Bapak Dr. Raniasa Putra, S.IP., M.Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
8. Ibu Dra. Martina, M.Si selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
9. Ibu Dr. Martina,. M.Si selaku dosen pembimbing I. Terima kasih atas bimbingan, saran, masukan serta petuntuk yang telah diberikan.
10. Bapak Sofyan Effendi, S. IP., M.Si selaku dosen pembimbing II. Terima kasih atas bimbingan, saran, masukan serta petunjuk yang telah diberikan.
11. Bapak Dr. Raniasa Putra, S.IP., M.Si selaku dosen penguji I. Terima kasih atas bimbingan, saran, masukan serta petunjuk yang telah diberikan.
12. Ibu Ermanovida, S.Sos., M.Si selaku dosen penguji I. Terima kasih atas bimbingan, saran, masukan serta petunjuk yang telah diberikan.
13. Seluruh dosen pengajar di FISIP Universitas Sriwijaya. Terima kasih atas pelajaran dan ilmu yang telah diberikan.
14. Seluruh Staf FISIP Universitas Sriwijaya Kampus Palembang.
15. Bapak H. Ahmad Nopan, SH, MH, selaku Direktur Utama PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya.
16. Bapak Among Nata Putra selaku Manager Research Development and IT PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya.
17. Ibu Muna Amelia selaku Manager Keuangan PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya.
18. Sahabat dan teman-teman seperjuangan Jurusan Administrasi Negara Angkatan 2011dan semua pihak yang membantu.

Semoga penulisan skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua dan merupakan pahala yang di ridhoi Allah SWT. Akhir kata penulis ucapkan terima kasih.

Palembang, Januari 2018
Penulis

GINA APRILIANTI

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL ..... **i**

HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING SKRIPSI ..... **ii**

HALAMAN PERSETUJUAN TIM PENGUJI ..... **iii**

HALAMAN PERSEMBAHAN ..... **iv**

ABSTRAK ..... **v**

ABSTRACT ..... **vi**

KATA PENGANTAR ..... **vi**

DAFTAR ISI ..... **x**

DAFTAR TABEL ..... **xiii**

DAFTAR GAMBAR ..... **xiv**

DAFTAR SINGKATAN ..... **xv**

DAFTAR LAMPIRAN ..... **xvi**

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 1
B. Rumusan Masalah 10
C. Tujuan Penelitian 10
D. Manfaat Penelitian 10
   1. Manfaat Praktis 10
   2. Manfaat Teoritis 11

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori 12
B. Transparansi 12
C. Anggaran 14
D. Transparansi Anggaran 17
E. Konsep Pemeliharaan 19
F. Kerangka Pemikiran 22
G. Penelitian Terdahulu 23

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian 25
B. Definisi Konsep 25
C. Fokus Penelitian 26

D. Unit Analisis Data 28
E. *Key Informant* 28
F. Data dan Sumber Data 28
1. Data Primer 28
2. Data Sekunder 28
G. Teknik Pengumpulan Data 29
1. Wawancara 29
2. Studi Dokumentasi 29
3. Observasi 30
H. Teknik Analisis Data 30

BAB IV GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Sejarah Singkat 31
B. Dasar Hukum Pendirian PT.SP2J 32
C. Struktur Organisasi Perusahaan 33
D. Modal Dasar 34
E. Filosofi PT.SP2J 35
F. Konsep Logo PT.SP2J 36
G. Visi dan Misi PT.SP2J 37
H. Dewan Komisaris dan Dewan Direksi PT.SP2J 38
I. Alamat Perusahaan PT.SP2J 38
J. Leganitas Perusahaan PT.SP2J 38
K. Susunan Kepemilikan Saham PT.SP2J 38
L. Pengalaman Kerja PT.SP2J 38
M. Unit Usaha PT.SP2J 39
N. Realisasi Pelaksanaan Program PT.SP2J 40

BAB V PEMBAHASAN

A. Transparansi 49
1. Penyediaan Informasi Yang Jelas Tentang Prosedur, Biaya Dan Tanggung Jawab 50
2. Kemudahan Akses Informasi 53
3. Penyusunan Mekanisme Pengaduan Apabila ada Peraturan yang Dilanggar 57
4. Meningkatkan Arus Informasi Melalui Media Massa dan Lembaga Non Pemerintah 68
B. Anggaran 70

C. Pemeliharaan 73

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan 82

B. Saran 83

DAFTAR PUSTAKA 84

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel Halaman

1. Data Koridor dan Jumlah Keseluruhan Bus Trans Musi Tahun 2015 5
2. Penelitian Terdahulu 24
3. Fokus Penelitian 27
4. Data Biaya Anggaran Armada Rusak Bus Rapid Transit (BRT) Tahun 2015 73
5. Data Kondisi Armada Rusak Trans Musi Tahun 2015 79
6. Data Jadwal Pemeliharaan Bus Trans Musi Tahun 2015 80
7. Data Biaya Keseluruhan Bus Trans Musi Tahun 2015 80

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 1. Terminal Bus Rusak 6
Gambar 2. Proses Bus yang Sedang Ganti Oli 7
Gambar 3. Beberapa Montir yang Memperbaiki *Spare Part* 7
Gambar 4. *Workshop* Montir yang telah Disediakan 8
Gambar 5. Kerangka Berfikir 27
Gambar 6. Struktur Organisasi PT.SP2J 34
Gambar 7. Logo PT.SP2J 36
Gambar 8. Halaman Website PT.SP2J 70

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran Halaman

1. Surat Penunjukan Dosen Pembimbing 87

2. Kartu Bimbingan Skripsi Pembimbing I 88

3. Kartu Bimbingan Skripsi Pembimbing II 89

4. Surat Perubahan Judul 90

5. Surat Izin Pengambilan Data dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Untuk PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya (PT. SP2J)..... 91

6. Surat Balasan Izin Peneltian dari PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya (PT. SP2J) 92

7. Pedoman Wawancara 93

11. Sertifikat KKN (Kuliah Kerja Nyata) 95

12. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik 96

13. Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 14 Tahun 2011 tentang Penyelenggaran Transportasi 102

14. Peraturan Walikota Palembang Nomor 17 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha Penyelenggaraan Transportasi 108

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam sejarah perkembangannya manusia selalu mengalami perubahan. Terciptanya sistem teknologi melalui dibuatnya peralatan dengan berbagai kebutuhannya untuk bertahan hidup, kini berubah sebagai alat untuk memudahkan manusia bertahan hidup dan menjalaninya bahkan sebagai *prestise* dan gaya hidup. Teknologi dipahami sebagai segala sesuatu yang menyangkut cara-cara atau teknik memproduksi, memakai, serta memelihara segala peralatan dan perlengkapan.

Di Indonesia perkembangan transportasi mulai dirasakan setelah bangsa asing berdatangan ke Indonesia. Sebelumnya masyarakat di Indonesia hanya menggunakan sarana transportasi hewan seperti kuda, lembu, dan sapi untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ketempat yang lain. Setelah datangnya bangsa asing transportasi di Indonesia mulai menggunakan alat gerobak yang beroda.

Dari tahun-ketahun sistem teknologi transportasi di Indonesia semakin meningkat. Pada masa pemerintahan orde baru teknologi transportasi dijadikan sebagai program pembangunan. Hal ini dilaksanakan agar pemerintah Indonesia dapat memberikan kemudahan bagi rakyat Indonesia untuk mengakses potensi-potensi daerah lain. Kebijakan transportasi pertama kali yang dilakukan pemerintah orde baru adalah melakukan ekspor alat transportsi umum berupa bus secara besar-besaran, pembangunan terminal-terminal, serta jalan-jalan raya penghubung antar daerah. Pelaksanaan program ini dilakukan oleh Departemen Perhubungan. Kemudian pemerintah orde baru membentuk lembaga transportsi darat yaitu Perusahaan Jawatan Kereta Api dan perusahaan umum angkutan bus yang disebut Perum Damri. Seiring dengan munculnya

era kebebasan, perusahaan-perusahaan transportasi mulai berkembang. Banyak bermunculan perusahaan-perusahaan transportasi di Indonesia.

Adapun perkembangan transportasi di Indonesia di ketiga wilayah tersebut adalah sebagai berikut:

a. Transportasi darat

1) Angkutan jalan raya

2) Angkutan kereta api

b. Penyeberangan dan transportasi laut

c. Transportasi udara

Transportasi muncul karena adanya aktivitas manusia yang selalu ingin berpindah tempat. Dengan adanya transportasi manusia dapat dengan mudah mencapai suatu tempat yang diinginkannya. Transportasi juga merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal. Menurut Salim (2006:6) “Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain”.

Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan wilayah, karena transportasi sangat erat kaitannya dengan aktifitas masyarakat. Karena itu penyelenggaraan sistem transportasi harus dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien, yang berarti mempunyai aksebilitas tinggi, kapasitas mencukupi, lancar, cepat, mudah dicapai, dan tarif terjangkau.

Dalam meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat Indonesia perlu dilakukan beberapa upaya, salah satunya menyediakan transportasi umum yang dapat memberikan kemudahan bagi masyarakat. Di beberapa kota di Indonesia telah menyediakan moda transportasi umum yang maju dan berkembang untuk memudahkan masyarakatnya. Transportasi umum yang berbasis modern ini juga menjadi salah satu alat untuk mengukur laju ekonomi di beberapa kota-kota maju di Indonesia. Perkembangan suatu kota dapat dilihat dari fasilitas yang

diberikan Pemerintah daerah bagi masyarakat dalam melakukan aktivitas, dalam hal ini adalah transportasi.

Di Kota Palembang sendiri banyak menggunakan bus dan angkutan kota sebagai sarana transportasi. Dalam rangka pembenahan dan pengembangan sistem angkutan umum dibutuhkan penyusunan kembali jaringan *trayek* yang diupayakan mampu menjangkau seluruh wilayah dan masyarakat. Untuk mendukung pengembangan angkutan umum diperlukan adanya fasilitas pendukung yang memadai, dan juga hal yang perlu diperhatikan dalam penyediaan angkutan umum ini adalah keselamatan, keamanan, kenyamanan, *efektifitas*, dan *efisiensi*.

Maka dari itu, pada awal tahun 2010 rute angkutan kota dan bus kota di beberapa bagian kota akan digantikan oleh kendaraan umum baru berupa bus Trans Musi yang serupa dengan bus Trans Jakarta di Jakarta. Hal ini akan terus dilakukan secara bertahap di bagian kota lainnya dengan tujuan untuk mengurangi jumlah kendaraan umum di Palembang yang semakin banyak dan tidak terkendali jumlahnya serta mengurangi kemacetan.

Pemerintah Kota Palembang sendiri sekarang telah berupaya untuk menyelenggarakan moda transportasi *modern* tersebut dengan mengambil kebijakan untuk mengembangkan transportasi Kota Palembang dengan mengadakan transportasi alternatif yaitu bus Trans Musi. Pengadaan bus Trans Musi merupakan kebijakan Kota Palembang yang melibatkan beberapa lembaga pemerintah, serta melibatkan kepentingan umum dalam rangka memperbaiki sistem transportasi di Kota Palembang. Dilihat dari fasilitas yang ada, bus Trans Musi ini bisa menjadi pilihan masyarakat Palembang dalam memudahkan masyarakat melakukan aktivitas sehari-hari karena kondisi bus yang nyaman, aman, dan hanya mengangkut penumpang di halte-halte khusus yang telah disediakan.

Trans Musi dikelola oleh PT.SP2J (PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya) yang merupakan Badan Usaha Milih Daerah (BUMD) Kota Palembang. Berdasarkan surat Wali

Kota Palembang No.551-2/002394/Dishub bahwa PT.Sarana Pembangunan Palembang Jaya (PT.SP2J) ditunjuk untuk pengoperasian *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Musi Palembang baik pengadaan APBD tahun 2009 maupun bantuan Kementerian Perhubungan, dibawah Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Palembang. PT.SP2J memiliki beberapa sektor usaha antara lain pembangunan, pariwisata, perdagangan dan jasa, pertambangan dan energi, perindustrian, pertanian dan perkebunan, transportasi, kesehatan dan usaha-usaha lainnya. PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya (PT.SP2J) membagi koridor *Bus Rapid Transit* Trans Musi ini menjadi dua koridor yang masing-masing terbagi lagi menjadi beberapa koridor kecil. Koridor tersebut terbagi menjadi beberapa bagian wilayah sebagai halte pemberhentian bus Trans Musi.

Pengembangan Bus Trans Musi menjadi *Bus Rapid Transit* (BRT), bisa dalam bentuk bus yang menggunakan jalur khusus yang terpisah dari jalur lainnya (*Busway*). *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan sebuah sistem bus yang cepat, nyaman, aman dan tepat waktu dari infrastuktur, kendaraan dan jadwal. Menggunakan bus untuk melayani *service* yang kualitasnya lebih baik dibanding bus yang lain. Negara yang memakai sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) ada di Amerika Utara, Eropa, dan Australia dinamai *busway* dan nama tersebut juga dipakai di Indonesia, sedangkan negara lain menyebutnya *quality bus*. *Bus Rapid Transit* memakai sebagian nama dari rapid transit yang mendeskripsikan transportasi rel berkapasitas tinggi atau yang disebut juga *right-of-way*.

Pengelola Bus Trans Musi melibatkan BUMD dan Organda yang mengoperasikan Bus dan Angkutan Kota. Sebagai komponen dari sistem transportasi terpadu bagi Kota Palembang dan daerah-daerah pendukungnya, sistem ini menghubungkan titik-titik penting moda perhubungan disekitar Bandara, Terminal Sako, Terminal Plaju, Terminal Jaka Baring, Terminal Karya Jaya, dan Terminal Alang-Alang Lebar. Berikut ini adalah data koridor dan armada Bus Trans Musi yang beroperasi:

P=pp=

Tabel 1.1 Data Koridor dan Jumlah Keseluruhan Bus Rapid Transit (BRT) Transmusi Kota Palembang Tahun 2015

No.	Trayek	Jumlah Bus	Jarak Tempuh	Keterangan
1.	**Koridor Reguler**			
	Koridor 1	35 Unit	14 KM	Bawah Jembatan Ampera – Terminal Alang Alang Lebar
	Koridor 2	25 Unit	17 KM	Terminal Sako – Palembang Indah Mall
	Koridor 3	25 Unit	14 KM	Terminal Plaju – PS
	Koridor 4	25 Unit	14 KM	Terminal Jakabaring – Terminal Karyajaya
	Koridor 5	5 Unit (tidak beroperasi)	6 KM	Terminal Alang Alang Lebar – Bandara
	Koridor 6	10 Unit	13 KM	Pusri – PS Mall
	Koridor 7	Tidak Ada	-	Kenten – JM Plaza
	Koridor 8	Tidak Ada	-	Terminal Alang Alang Lebar – Terminal Karyajaya
2.	**Koridor Aglomerasi (Luar Kota)**			
	Koridor Pangkalan Balai	Tidak Beroperasi	-	Terminal Alang Alang Lebar – Pangkalan Balai
	Koridor Indralaya	25 Unit	25 KM	Unsri Kampus Palembang – Unsri Kampus Indralaya
Bus Tidak Beroperasi		**5 Bus**		
Bus Rusak		**32 Bus**		
Bus yang Beroperasi		**113 Bus**		
Total Bus		**150 Bus**		

Sumber : PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (PT.SP2J) Tahun 2015

Dari data diatas dapat dilihat bahwa tidak semua armada dapat berfungsi dengan baik. Pada Koridor 5 terdapat 5 bus yang tidak beroperasi dikarenakan rute yang ditempuh dinon-aktifkan untuk sementara, maka bus yang tidak terpakai tersebut akan diistirahatkan atau

dialih rute sesuai dengan kondisi di lapangan dan terdapat 32 bus rusak, baik rusak perbaikan dan juga rusak berat.

Bus – bus Trans Musi yang rusak tersebut untuk sementara ditempatkan di bagian belakang Terminal Alang-Alang Lebar. Untuk melihat lebih jelas kondisi bus-bus rusak tersebut dapat dilihat dari lampiran gambar berikut

Gambar 1.1Terminal bus yang rusak.
Sumber: Dokumentasi di lapangan

Dari penjelasan diatas terlihat beberapa kerusakan yang dialami bus baik kerusakan ringan sampai dengan kerusakan berat.

Dapat terlihat dari gambar diatas bahwa ada banyak bus Trans Musi yang rusak parah dan tidak dapat diperbaiki dan digunakan kembali. Pihak Trans Musi telah menyerahkan surat pemberitahuan kepada Walikota Palembang tentang kondisi bus tersebut dan akan menunggu tanggapan dari Walikota Palembang apakah bus rusak tersebut akan dilelang atau dimusnahkan. Apabila kerusakan bus tidak parah dan masih bisa untuk diperbaiki maka penanganan yang akan dilakukan yaitu berdasarkan pada jadwal perawatan bus yang telah ditentukan oleh perusahaan.

Untuk bus yang masih beroperasi diwajibkan untuk melakukan perawatan rutin secara berkala. Dibawah ini terdapat gambar salah satu bus yang telah melewati rute jalan sejauh

300 jam / 10.000 KM sedang melakukan ganti oli yang dibantu oleh beberapa mekanik yang bertugas:

Gambar 1.2 Salah satu bus sedang ganti oli
Sumber: Dokumentasi di lapangan

Untuk pemeliharaan oli mesin, *oli filter, water separator, air filter, grease, brake fluid, oil gardan, power steering, rem, kopling,* dan *radiator* dilakukan secara rutin apabila bus tersebut telah berjalan 300 jam/10.000 KM. Dan perbaikan-perbaikan tersebut akan dilakukan oleh montir yang bertugas di lapangan. Contohnya seperti gambar dibawah ini yang memperlihatkan beberapa montir sedang memperbaiki *spare part* salah satu bus yang rusak

Gambar 1.3 Beberapa montir sedang memperbaiki *spare part*.
Sumber: Dokumentasi di lapangan

Pada gambar diatas terlihat ada beberapa montir sedang memperbaiki *spare part* bus yang rusak. Untuk perawatan dan pemeliharaan *spare part* dilakukan 2 minggu sekali. Namun, apabila bus mengalami kerusakan dalam perjalanan maka montir akan langsung melakukan perbaikan.

Gambar 1.4 *Workshop* montir yang telah disediakan.
Sumber: Dokumentasi di lapangan.

Untuk memperbaiki bus-bus yang rusak tersebut telah disediakan *workshop* atau bengkel khusus yang berisikan alat-alat penunjang untuk perbaikan mobil. Untuk bus yang mengalami rusak parah beberapa diantaranya mengalami rusak *spare part* tidak dapat diperbaiki, karena spare part bus yang bersangkutan tidak diproduksi lagi maka bus tersebut akan dilelang atau dimusnahkan.

Untuk memperbaiki dan merawat bus-bus Trans Musi tersebut maka dibutuhkan perencanaan dana anggaran untuk menunjang proses perawatan bus tersebut. Dalam

perencanaan dana anggaran tersebut diperlukan transparansi untuk mengetahui sejauh mana proses pemeliharaan bus tersebut berjalan apakah sesuai dengan perencanaan yang telah ditentukan. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukan Informasi Publik. Dalam Undang-Undang tersebut jelas disebutkan bahwa setiap Organisasi, Badan atau Lembaga Publik yang sebagian atau seluruh dananya bersumber dari APBN atau APBD harus menggunakan sistem informasi terbuka. Selain menyangkut ketersediaan, aksesibilitas, dan publikasi dokumen, transparansi anggaran juga menyangkut keterbukaan dalam proses dengan adanya peluang bagi masyarakat untuk menghadiri, memantau, bahkan memberikan masukan dalam proses perencanaan, pembahasan atau pengambilan keputusan, monitoring dan evaluasi, dan proses pertanggung jawaban.

Transparansi adalah keterbukaan atas semua kebijakan dan tindakan yang diambil oleh pemerintah. Transparansi dalam manajemen berarti adanya keterbukaan dalam mengelola suatu kegiatan. Transparansi keuangan sangat diperlukan dalam dunia pemerintahan. Transparansi ditujukan untuk membangun keyakinan dan kepercayaan masyarakat. Transparansi bertujuan untuk menciptakan kepercayaan dan timbal balik dalam sistem pemerintahan dan publik melalui informasi yang memadai dan menjamin kemudahan dalam memperoleh informasi yang akurat.

Menurut Surya Darma (2007) prinsip transparansi dapat diukur melalui indikator, yaitu:

1. Mekanisme yang menjamin sistem keterbukaan dan standarisasi dari semua proses pelayanan publik.
2. Mekanisme yang memfasilitasi pertanyaan-pertanyaan publik tentang berbagai kebijakan dan pelayanan publik, maupun proses-proses di dalam sektor publik.
3. Mekanisme yang memfasilitasi pelaporan maupun penyebaran informasi dan penyimpanan tindakan aparat publik di dalam kegiatan melayani.

Transparansi pengelolaan keuangan secara keseluruhan sangat dipengaruhi oleh beberapa aspek, yaitu perencaan, pelaksanaan, pengawasan, dan pertanggung jawaban. Transparansi keuangan sangat diperlukan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat di suatu daerah.

"Pemerintah Kota Palembang mengalokasikan dana Rp23 miliar untuk subsidi biaya operasional bus rapid transit Trans Musi yang dikelola BUMD PT Sarana Pembangunan Palembang. selain untuk menutupi biaya operasional, dana subsidi itu juga digunakan untuk biaya pemeliharaan bus yang rusak. Untuk bus yang rusak itu kami targetkan harus sudah selesai perbaikannya pada akhir tahun ini supaya bisa kembali digunakan." Industri Bisnis, 25 Juni 2015, 13.2

Berdasarkan latar belakang diatas dapat terlihat jelas bahwa perencanaan dan pengendalian serta transparansi dalam penganggaran sangatlah penting dalam mendukung perusahaan dalam mencapai tujuannya secara efektif dan efisien. Penulis ingin mengkaji dan menelaah mengenai Transparansi Anggaran Pemeliharaan Armada Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi Tahun 2015.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjabaran latar belakang yang ditemukan diatas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah "Bagaimanakah transparansi anggaran pemeliharaan armada *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Musi Kota Palembang pada tahun 2015?"

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah untuk mengetahui bagaimana proses transparansi anggaran pemeliharaan armada *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Musi tersebut.

D. Manfaat Penelitian

A. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan sekaligus informasi, khususnya bagi pihak-pihak yang terkait. Bagi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

Ali, Muhammad. 2008. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia Modern.* Pustaka Amani. Jakarta.

Djaenuri, Aries. 2012. *Hubungan Keuangan Pusat dan Daerah.* Ghalia Indonesia. Bogor.

Halim, Abdul. 2012. *Pengelolaan Keuangan Daerah.* UPP STIM YKPN.Yogyakarta.

Halim, Abdul dan Theresia Damayanti. 2007. *Bunga Rampai Manajemen Keuangan Daerah: Pengelolaan Keuangan*, Daerah Edisi Revisi, Yogyakarta : UPP UMP YKPN

Meutiah, 2000 *transparansi publik*. Yogyakarta. UGM

Sarwoto. 1982. *fungsi pengelolaan*. Jakarta. Gramedia

Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Administrasi*. CV. Alfabeta Bandung

Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*. CV. Alfabeta Bandung

——— Ejaan Yang Disempurnakan. 2010. Sandro Jaya: Jakarta.

Peraturan:

Undang – Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara

Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2004 tentang Pemeriksaan Pengelolaan dan Tanggung Jawab Keuangan Negara.

Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 04 Tahun 2006 tentang Pendirian Perseroan Terbatas (PT) Sarana Pembangunan Palembang Jaya.

Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 14 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Transportasi.

Peraturan Walikota Palembang Nomor 17 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha Penyelenggaraan Transportasi.

Peraturan Walikota Palembang Nomor 57 Tahun 2009 tentang Tarif Angkutan Bus Rapid (BRT) Transmusi.

Jurnal:

Krina, P. 2003. Indikator dan Alat Ukur Prinsip Akuntabilitas Transparansi dan Partisipasi. Jakarta : Sekretariat Good Publik Governance, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.

Dokumen:

Data Biaya Pemeliharan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Musi Periode Tahun 2015

Data Kondisi *Bus Rapid Transit* (BRT) Transmusi Periode 2015

Data Koridor *Bus Rapid Transit* (BRT) Transmusi Kota Palembang Periode Tahun 2015

Data Operasional *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Musi.

Surat Wali Kota Palembang No.551-2/002394/Dishub.

Internet:

https://id.wikipedia.org/wiki/Bus_Rapid_Transit. Diakses pada 27 Mei 2016.

https://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Palembang#Transportasi. Diakses pada 27 Mei 2016.

https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi_di_Indonesia. Diakses pada 27 Mei 2016.

http://kaukesbokan.blogspot.co.id/2013/10/pengertian-transparansi.html, Diakses pada 29 Mei 2016.

http://lib.unnes.ac.id/9827/1/6455.pdf. Diakses pada 1 Juni 2016.

http://pengertian-pengertian-info.blogspot.co.id/2015/05/pengertian-transparansi-menurut-ahli.html. Diakses pada 1 Juni 2016.

http://pengertian-pengertian-info.blogspot.co.id/2015/09/pengertian-pemeliharaan-maintenance.html. Diakses pada 1 Juni 2016.

http://ruthriridaputri.blogspot.co.id/. Diakses pada 1 Juni 2016.

http://sellyroselinasejarah.blogspot.co.id/2012/12/makalah-sejarah-transportasi.html. Diakses pada 1 Juni 2016.

http://seputarpengertian.blogspot.co.id/2014/02/seputar-pengertian-pemeliharaan.html. Diakses pada 2 Juni 2016.

http://www.pengertianmenurutparaahli.net/pengertian-pengelolaan-menurut-para-ahli/. Diakses pada 2 Juni 2016.

http://industri.bisnis.com/read/20150625/98/447062/javascript.
Diakses pada 7 Januari 2017

Skripsi:

Fajriah,Homsah. 2015. Analisis Anggaran Gaji Pegawai Trans Musi Kota Palembang. Skripsi. Universitas Sriwijaya.

M.S, Ardhian. 2011. Transparansi Pengelolaan Retribusi Izin Trayek di Kabupaten Muara Enim. Skripsi. Universitas Sriwijaya.

Nurhayati, Diyni. 2016. Akuntabilitas Anggaran Perawatan Halte Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi pada Koridor 2 dan 6 di Dinas Perhubungan Kota Palembang. Skripsi. Universitas Sriwijaya.