



**PENGARUH PENGELUARAN PEMERINTAH PADA SEKTOR
TRANSPORTASI TERHADAP PERTUMBUHAN SEKTOR
TRANSPORTASI KOTA BOGOR
TAHUN 2010-2014**

Skripsi

Dibuat Oleh :

Aidah.
022113215

**FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS PAKUAN
BOGOR
2018**

**PENGARUH PENGELUARAN PEMERINTAH PADA SEKTOR
TRANSPORTASI TERHADAP PERTUMBUHAN SEKTOR
TRANSPORTASI KOTA BOGOR TAHUN 2010-2014**

Skripsi

Diajukan sebagai salah satu syarat dalam mencapai gelar Sarjana Ekonomi
Program Studi Akuntansi pada Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan
Bogor

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ekonomi,



(Dr. Hendro Sasongko, Ak., MM., CA.)

Ketua Program Studi,

(Dr. Arief Tri Hardiyanto, Ak., MBA.,
CMA., CCSA., CA., CSEP., QIA.)

**PENGARUH PENGELUARAN PEMERINTAH PADA SEKTOR
TRANSPORTASI TERHADAP PERTUMBUHAN SEKTOR
TRANSPORTASI KOTA BOGOR TAHUN 2010-2014**

Skripsi

Telah disidangkan dan dinyatakan lulus

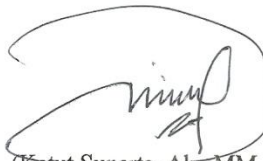
Pada Hari: Rabu, Tanggal: 24 Januari 2018

Aidah

022113215

Menyetujui

Dosen Penilai,



(Ketut Sunarta, Ak., MM., CA.)

Ketua Komisi Pembimbing

Anggota Komisi Pembimbing



(Ernadhi Sudarmanto, Ak., MM., M.Ak., C.FE., CFrA., CA.QIA.)



(Siti Maimunah, SE., MM.)

ABSTRAK

AIDAH. 022113215. Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Pada Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Sektor Transportasi Kota Bogor Tahun 2010-2014. Di bawah bimbingan Ernadhi Sudarmanto. dan Siti Maimunah. 2018.

Dalam upaya pembangunan dan perbaikan dalam sektor transportasi diperlukan campur tangan pemerintah. Hal ini dikarenakan adanya hal-hal yang tidak dapat diserahkan kepada pihak swasta seperti aturan-aturan tata kota, tata tertib maupun karena keperluan akan dana yang besar. Maka, peran pemerintah sangatlah berpengaruh terhadap pertumbuhan sektor transportasi itu sendiri. Namun seberapa besar pengaruh peranan tersebut, dapat dilihat dari pengeluaran yang dilakukan pemerintah untuk sektor ini. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan pengaruh pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi terhadap pertumbuhan sektor transportasi Kota Bogor. Dalam penelitian ini menggunakan data deskriptif yang bersumber dari data sekunder yang diterbitkan oleh website resmi Badan Pusat Statistik Kota Bogor yaitu www.bogorkoia.go.id dengan metode purposive sampling. Metode analisis yang digunakan adalah uji regresi linier sederhana, uji statistik t, dan uji koefisien determinasi (*R square*) dengan menggunakan alat pengujian SPSS 23. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa pengeluaran pemerintah terhadap PDRB sektor transportasi dengan hasil regresi nilai koefisien yaitu 0,0034 dengan ($\text{sig. } t < 0,05$). Dengan demikian variabel pengeluaran pemerintah berpengaruh terhadap PDRB sektor transportasi. Sedangkan hasil *R Square* atau R^2 adalah sebesar 0,574 atau 57,4%. Hal ini menunjukkan bahwa kontribusi variabel independen (pengeluaran pemerintah) mampu menjelaskan variabel dependen (PDRB sektor transportasi) sebesar 0,574 atau 57,4%, sedangkan sisanya sebesar 42,6% dipengaruhi oleh variabel lain.

Kata Kunci : *PDRB Sektor Transportasi, Pengeluaran Pemerintah*

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah *subhanahu wa ta'ala* atas segala karunia-Nya sehingga skripsi yang berjudul Pengaruh Pengeluaran Pemerintah pada Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Sektor Transportasi Kota Bogor Tahun 2010-2014 ini berhasil diselesaikan. Shalawat serta salam senantiasa tercurah kepada Nabi Muhammad SAW sebagai suri teladan dan pemimpin yang terbaik bagi umat manusia. Terima kasih penulis ucapkan kepada :

1. Orang tua dan keluarga penulis Mamah tercinta Ibu Saodah, Ayahanda tercinta Bapak Rustandi dan Adikku tersayang Saepul Anwar, serta seluruh saudara dan keluarga besar atas segala do'a, dukungan dan kasih sayangnya.
2. Bapak Ernadhi Sudarmanto, Ak., MM., MAk., C.FE., C.FrA.,CA.,QIA selaku ketua komisi pembimbing dan Ibu Siti Maimunah, S.E.,M.M selaku anggota komisi pembimbing atas arahan dan bimbingannya dalam penulisan skripsi ini.
3. Bapak Dr. Hendro Sasongko, Ak., M.M., CA., selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan Bogor.
4. Bapak Arief Tri Hardiyanto, Ak.,MBA.,CMA.,CCSA., CA., CSEP., QIA. selaku Ketua Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan Bogor.
5. Ibu Retno Martanti Endah Lestari, S.E., M.Si. selaku Sekretaris Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan Bogor.
6. Bapak Ketut Sunarta Ak., MM., CA. selaku Dosen Penilai dalam Sidang Skripsi saya.
7. Sahabat terbaik sejak Unpak Dinda Yunita, Sri Nurafiah, Nur Ulfah Oktaviani Pertiwi, Silva Afna Utari dan Harianto Putera yang selalu memberi semangat, saling berbagi, menghibur, dan memotivasi.
8. Kekasih tercinta Haris Ramadhan terima kasih atas perhatian dan dukungan yang tidak henti-hentinya, serta doa dan bantuan yang diberikan kepada Penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
9. Dosen, staff, dan teman-teman Fakultas Ekonomi angkatan 2013 khususnya keluarga besar Akuntansi 2013 yang telah berbagi ilmu dan kenangan selama masa perkuliahan.
10. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu namun tidak mengurangi rasa terimakasih penulis atas segala waktu, dukungan, bantuan, dan pelajaran.

Dalam penyusunan proposal penelitian ini, penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan dan jauh dari sempurna yang disebabkan keterbatasan pengetahuan dan wawasan serta pengalaman yang penulis miliki, namun penulis tetap berusaha semaksimal mungkin menyelesaikan dan menyajikan skripsi dengan sebaik-baiknya. Oleh karena itu, penulis berharap semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak yang membaca.

Bogor, Januari 2018

Aidah

DAFTAR ISI

JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang Penelitian.....	1
1.2. Identifikasi dan Perumusan Masalah	6
1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian	7
1.4. Kegunaan Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Akuntansi Sektor Publik.....	8
2.1.1. Akuntansi Sektor Publik Memasuki era Desentralisasi..	8
2.1.2. Akuntansi Sektor Publik Era Reformasi	8
2.2. Teori Pengeluaran Pemerintah pada Sektor Infrastruktur	
Transportasi	8
2.2.1. Ruang Lingkup Transportasi.....	10
2.2.1.1. Pengertian Transportasi/Pengangkutan	10
2.2.1.2. Peranan, Fungsi, dan Manfaat Transportasi ..	10
2.2.1.3. Jenis Alat atau Moda Transportasi	12
2.2.1.4. Unsur Pengangkutan, Pembiayaan, Organisasi	
Transportasi	12
2.2.1.5. Permasalahan Transportasi	13
2.3. Definisi dan Konsep Produk Domestik Regional Bruto	
(PDRB)	14
2.3.1. Definisi dan Konsep Produk Domestik Regional Bruto	
(PDRB)	14
2.3.2. Konsep Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)	14
2.3.3. Metode Perhitungan Produk Domestik Regional Bruto .	15
2.4. Analisis Pengeluaran Pemerintah terhadap Pertumbuhan	
Sektor Transportasi	15
2.5. Penelitian Sebelumnya dan Kerangka Pemikiran.....	16
2.5.1. Penelitian Sebelumnya.....	16
2.5.2. Kerangka Pemikiran	17
2.6. Hipotesis	18
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1. Jenis Penelitian	19
3.2. Objek, Unit Analisis, dan Lokasi Penelitian.....	19

3.3.	Jenis dan Sumber Data Penelitian.....	19
3.4.	Operasionalisasi Variabel	19
3.5.	Metode Penarikan Sampel	20
3.6.	Metode Pengumpulan Data.....	20
3.7.	Metode Pengolahan/Analisis Data.....	21
3.7.1.	Statistik Deskriptif	21
3.7.2.	Analisis Regresi Linear Sederhana	21
3.7.3.	Uji Hipotesis	22
3.7.4.	Koefisien Detirminasi	22
 BAB IV HASIL PEMBAHASAN		
4.1.	Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	23
4.1.1.	Sejarah Singkat Kota Bogor	23
4.1.2.	Kondisi Geografis	23
4.1.3.	Kependudukan Kota Bogor	24
4.1.4.	Gambaran Perekonomian Kota Bogor.....	25
4.1.5.	Pertumbuhan Perekonomian Kota Bogor	25
4.1.6.	Visi dan Misi Pemerintah Kota Bogor.....	26
4.1.6.1.	Visi Pemerintah Kota Bogor.....	26
4.1.6.2.	Misi Pemerintah Kota Bogor	27
4.1.7.	Perangkat Daerah dan Tugas-tugas Pemerintah Kota Bogor.....	29
4.2.	Pengeluaran Pemerintah pada Sektor Transportasi Kota Bogor.	29
4.2.1.	Pengeluaran Pemerintah pada Sektor Transportasi Kota Bogor.....	29
4.2.2.	Pertumbuhan Sektor Transportasi Kota Bogor	30
4.2.2.1	Volume Kendaraan Transportasi Darat	31
4.2.3.	Pengeluaran Pemerintah Terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Sektor Transportasi	34
4.3.	Analisis Data.....	35
4.3.1.	Statistik Deskriptif	35
4.3.2.	Regresi Linear Sederhana	35
4.3.3.	Pengujian Hipotesis	37
4.3.3.1.	Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji t) ...	37
4.3.3.2.	Analisis Koefisien Determinasi (R).....	37
4.4.	Pembahasan dan Interpretasi Hasil Penelitian.....	38
4.4.1.	Pengaruh Pengeluaran Pemerintah pada PDRB Sektor Transportasi.....	38
 BAB V KESIMPULAN DAN SARAN		
5.1	Simpulan	40
5.2	Saran	40

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Bogor Menurut Lapangan Usaha Kota di Jawa Barat 2010-2014	5
Tabel 1.2	Laporan Realisasi Anggaran Kota Bogor Tahun 2010-2014	6
Tabel 3.1	Operasionalisasi Variabel.....	20
Tabel 4.1	Data Jumlah Penduduk di Kota Bogor tahun 2010-20142	24
Tabel 4.2	Realisasi Pengeluaran Pemerintah (Belanja Modal) Sektor Transportasi Kota Bogor Tahun 2010-2014.....	30
Tabel 4.3	Panjang Jalan Menurut Keadaan dan Status Jalan Di Kota Bogor	31
Tabel 4.4	Banyaknya Kendaraan Bermotor Menurut Lapangan Usaha.....	32
Tabel 4.5	Jumlah Penumpang Kereta Api Stasiun Bogor Tahun 2010-2013	32
Tabel 4.6	Jumlah Surat yang Dikirim Lewat Pos pada Kantor Pos Tahun 2010-2013	33
Tabel 4.7	Perkembangan Nilai Tambah Sektor Transportasi dalam PDRB Kota Bogor Tahun 2010-2014.....	33
Tabel 4.8	Analisis Statistik Deskriptif	35
Tabel 4.9	Hasil Analisis Regresi Linier Sederhana.....	36
Tabel 4.10	Hasil Pengujian Hipotesis Uji t	36
Tabel 4.11	Hasil Uji Determinasi	37

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pemikiran	18
Gambar 4.1	Letak Geografis Kota Bogor	24
Gambar 4.2	LPE Kota Bogor Tahun 2010-2014	26
Gambar 4.3	Laju Pertumbuhan Lapangan Usaha Kategori Transportasi di Kota Bogor 2014 (Persen)	33

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Kota Bogor salah satu kota kecil di Provinsi Jawa Barat tetapi memiliki posisi yang strategis. Kota ini terletak 54 km sebelah selatan Jakarta, dan wilayahnya berada di tengah-tengah wilayah Kabupaten Bogor. Luas Kota Bogor yang mencapai 118,50 km², dengan memiliki penduduk sebanyak 1.047.922 jiwa pada tahun 2015 sehingga kepadatan penduduknya mencapai 8.843 orang per km². Letak geografis yang berdekatan dengan Ibukota Negara sebagai pusat perekonomian dan pemerintahan, menjadi salah satu variabel yang mempengaruhi pertumbuhan jumlah penduduk dan pertumbuhan perekonomian Kota Bogor.

Dengan kondisi geografis yang relatif lebih baik dibandingkan dengan wilayah lainnya dikawasan Jabodetabek, maka Kota Bogor mempunyai potensi menjadi tujuan utama pemukiman bagi para pekerja di DKI Jakarta, serta tujuan wisata penduduk DKI Jakarta dan sekitarnya. Bogor dikenal dengan julukan kota hujan, karena memiliki curah hujan yang cukup tinggi. Kota Bogor terdiri atas 6 kecamatan, yang dibagi lagi atas sejumlah 68 kelurahan, tentu memerlukan jasa pelayanan transportasi yang memadai dan mencukupi. Namun, jumlah kendaraan bermotor yang mutasi masuk di Kota Bogor tahun 2014 mengalami penurunan dibanding tahun 2013 yakni dari 131 unit pada tahun 2013 menjadi 121 unit pada tahun 2014. Namun yang mutasi keluar mengalami peningkatan, yaitu dari 119 unit pada tahun 2013 menjadi 127 unit pada tahun 2014.

Seiring dengan pertumbuhan penduduk dan ekonomi di Kota Bogor, kebutuhan akan sarana dan prasarana kota semakin meningkat sehingga mendorong perubahan tata guna lahan menjadi fasilitas umum, fasilitas sosial, dan sarana lainnya. Hal tersebut mengakibatkan munculnya bangkitan perjalanan yang mendorong pergerakan orang dari satu tempat ke tempat lain. Dengan pertumbuhan penduduk dan peningkatan jumlah kendaraan pribadi yang cukup tinggi namun tidak diimbangi dengan pertumbuhan ruas jalan, maka akan meningkatkan beban transportasi di sebuah kota dan menimbulkan permasalahan dalam transportasi. Berdasarkan RPJMD Kota Bogor 2010-2014, Pergerakan transportasi lokal di Kota Bogor ditopang oleh jaringan kota sepanjang 783.332 km dengan tingkat kepadatan jalan yang diukur dengan V/C Ratio rata-rata sebesar 0,75. V/C Ratio menunjukkan perbandingan antara volume kendaraan dengan kapasitas jalan (skala 0-1), semakin tinggi Ratio menunjukkan semakin padat ruas jalan.

Selain pertumbuhan kendaraan pribadi dan sepeda motor yang cukup tinggi, Kota Bogor juga memiliki sarana transportasi umum yaitu angkutan kota atau disebut angkot. Jumlah angkot di kota Bogor saat ini adalah 3.412 unit dengan 23 trayek dan 10 trayek angkutan perkotaan AKDP dengan jumlah kendaraan 4.644 unit. Angkot

beroperasi sesuai trayek atau jalur pelayanan yang ditemukan oleh Pemerintah Kota Bogor dan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Kota Bogor.

Kondisi geografis Kota Bogor yang banyak terdapat sungai, mengharuskan dibangun beberapa jembatan sebagai penghubung antar jalan raya. Panjang jembatan yang di-bangun sampai dengan tahun 2012 sudah mencapai 801,5 meter. Sebanyak 83,33% terdiri dari jembatan beton, 10% jembatan dengan rangka baja dan sisanya rangka kayu.

Ilmu Ekonomi adalah ilmu yang mempelajari bagaimana manusia memenuhi kebutuhan hidupnya yang ketersediaan atau kemampuan orang mendapatkannya terbatas. Pada hakekatnya, pembangunan ekonomi adalah serangkaian usaha dan kebijakan yang bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat, memperluas lapangan kerja, pemeratakan distribusi pendapatan masyarakat, meningkatkan hubungan ekonomi regional melalui pergeseran kegiatan ekonomi dari sektor primer ke sektor sekunder dan tersier. Dengan kata lain pembangunan ekonomi adalah mengusahakan agar pendapatan masyarakat naik disertai dengan tingkat pemerataan yang sebaik mungkin. Manfaat makro berkaitan dengan bagaimana pemerintah dapat melakukan usaha pembangunan regional untuk mempercepat pertumbuhan keseluruhan wilayah, yaitu kenaikan seluruh nilai tambah di wilayah tersebut. Oleh karena itu pemerintah harus mampu melihat keunggulan dan kelemahan dari setiap sektor wilayahnya. Sektor yang memiliki keunggulan, prospeknya lebih baik untuk dikembangkan dan diharapkan dapat menjadi pendorong sektor-sektor lain untuk berkembang (Tarigan,2015).

Dalam mencapai tujuan yang diharapkan dalam pembangunan tersebut, maka pembangunan perlu didukung oleh berbagai faktor baik ekonomi maupun faktor non ekonomi agar proses pembangunan dapat berjalan dengan lancar. Salah satu faktor yang sangat mendukung dan mempengaruhi jalannya roda pembangunan tersebut adalah infrastruktur. Infrastruktur merujuk pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi (Grigg, 1998).

Menurut Sukirno (2006:423) Dalam kegiatan perekonomian yang sebenarnya pertumbuhan ekonomi berarti perkembangan fiskal produksi barang dan jasa yang berlaku disuatu negara, seperti pertambahan dan jumlah produksi barang industri, perkembangan infrastruktur, pertambahan jumlah sekolah, pertambahan produksi sektor jasa dan pertambahan produksi barang modal. Perekonomian dianggap mengalami pertumbuhan jika seluruh balas jasa riil terhadap penggunaan faktor produksi pada tahun tertentu lebih besar daripada tahun sebelumnya. Dengan kata lain, pertumbuhan ekonomi lebih menunjukkan pada perubahan yang bersifat kuantitatif dan biasanya diukur dengan menggunakan data Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

Menurut Tanimart (2008) Dalam rangka terselenggaranya transportasi yang efektif tentu memerlukan sarana dan parasarana yang efektif dan memadai. Oleh karena itu diperlukan investasi oleh pemerintah untuk pembangunan infrastruktur berupa sarana dan parasarana jalan raya. Infrastruktur mengacu pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, air, bangunan, dan fasilitas publik lain yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia secara ekonomi dan sosial. (Marsuki, 2007 Infrastruktur pada dasarnya merupakan asset pemerintah yang dibangun dalam rangka pelayanan terhadap masyarakat Prinsipnya ada dua jenis infrastruktur, yakni infrastruktur pusat dan daerah. Infrastruktur pusat adalah infrastruktur yang dibangun pemerintah pusat untuk melayani kebutuhan masyarakat dalam skala nasional, seperti jalan raya antar propinsi, pelabuhan laut dan udara, jaringan listrik, jaringan gas, telekomunikasi dan sebagainya. Infrastruktur daerah adalah infrastruktur yang dibangun pemerintah daerah, seperti penyediaan air bersih, jalan khas untuk kepentingan daerah pariwisata dan sebagainya. Ditinjau dari fungsinya, infrastruktur dibedakan pula menjadi dua, yakni infrastruktur yang menghasilkan pendapatan dan yang tidak menghasilkan pendapatan. Jenis infrastruktur pertama, umumnya dimanfaatkan sekelompok masyarakat tertentu, dimana dengan fasilitas yang disediakan, masyarakat penggunaanya dikenakan biaya. Seperti air bersih, listrik, telepon, tanam wisata dan sebagainya. Jenis infrastruktur kedua, penyediaannya untuk dinikmati masyarakat umum, seperti jalan raya, jembatan, saluran air irigasi dan sebagainya sehingga penggunaanya tidak dikenai biaya.

Menurut Miro (2006) Transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerjakan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.. Sedangkan menurut Nasution (2008) adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi pengertian transportasi berarti sebuah proses, yakni proses pemindahan, proses pergerakan, proses mengangkut dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.

Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor tersebut. Hubungan antara kemajuan berbagai aspek jasa transportasi ini adalah berkaitan erat dan bergantung satu sama lainnya. Sehubungan dengan itu pembangunan sektor dan bidang-bidang lainnya perlu didukung dengan pembangunan dan perbaikan dalam sektor transportasi atau sektor pengangkutan tersebut. Kemajuan dan perbaikan sektor transportasi pada umumnya tercermin dari penurunan ongkos transpor pada pemakaian jasanya, peningkatan kecepatan jasa transpor dan berbagai perbaikan dalam kondisi atau kualitas jasa transpor tersebut.

Transportasi berperan penting dalam membuka akses kesempatan ekonomi dan penyediaan barang dan jasa yang mendukung pembangunan ekonomi dalam proses pertumbuhan ekonomi, kebutuhan transportasi terus meningkat yang secara umum dapat dilihat dari tiga faktor, yaitu :

1. Bila terjadi peningkatan produksi, maka semakin besar bahan yang diangkut untuk memenuhi bahan baku produksi dan semakin besar pula hasil produksi yang diangkut konsumen.
2. Peningkatan volume produksi, mungkin sekali mengandung arti perluasan wilayah eksploitasi sumber bahan baku dan wilayah pemasaran.
3. Peningkatan jumlah barang yang akan dijual akan melipat gandakan pertumbuhan kekhususan, dan peningkatan pendapatan akan menambah keragaman barang yang diminta dengan kata lain peningkatan kegiatan ekonomi mengikutsertakan peningkatan mobilitas.

Selain itu, penyediaan sarana transportasi tidak sama dengan mata niaga lain, dimana sarana tersebut tidak dapat digudangkan atau dilayakan pada waktu dan tempat yang lain. Nilai ekonomis akan dapat diperbesar manakala sistem transportasi dapat diselenggarakan secara optimum, diantaranya:

1. Transportasi memperbesar jangkauan terhadap sumber-sumber yang dibutuhkan suatu daerah dan memungkinkan digunakan sebagai tambahan, dimana barang yang tidak bisa di dapat di daerah setempat dapat menjadi tersedia.
2. Pemakaian sumber yang efisien mengakibatkan kekhususan setiap daerah ataupun pembagian tenaga kerja yang sesuai, yang mengakibatkan penambahan jumlah barang yang dapat dikonsumsi. Berhubungan erat dengan ini ialah kemungkinan untuk mengonsentrasikan produksi pada satu atau beberapa lokasi saja, tetapi memungkinkan untuk melayani daerah pemasaran yang luas, sehingga keuntungan ekonomis dalam skala produksi dapat dimanfaatkan.
3. Karena penyaluran barang tidak lagi terbatas pada daerah setempat saja, maka barang-barang dapat disalurkan dari sumber alternatif lain apabila sumber yang bisa dipakai tidak dapat memenuhi kebutuhan apabila terjadi gangguan dalam penyaluran makan pokok untuk kehidupan.

Transportasi memegang peranan penting dalam pertumbuhan perekonomian khususnya perkotaan. Hal tersebut dikarenakan transportasi berhubungan dengan kegiatan-kegiatan produksi, konsumsi, dan distribusi. Pemerintah perlu mengedepankan pentingnya transportasi untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Berbagai aktifitas terkait dengan pemenuhan kebutuhan dasar memerlukan ketersediaan infrastruktur yang baik, sekarang transportasi berperan penting dalam mengakomodasi aktifitas sosial dan ekonomi masyarakat. Peran lain pada tahap ini adalah sebagai fasilitas bagi sistem produksi dan investasi sehingga memberikan dampak positif pada kondisi ekonomi baik pada tingkat nasional

maupun daerah. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi dapat membuka aksesibilitas sehingga meningkatkan produksi daya beli masyarakat.

Tabel 1.1
Perkembangan Nilai Tambah Sektor Transportasi dalam PDRB Kota Bogor
Tahun 2010-2014 (Juta Rp)

Uraian	2010	2011	2012	2013	2014
(D)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Angkutan Rel	24.782,4	25.764,7	28.391	32.154	39.796
2. Angkutan Darat	1.770.379,2	1.926.242,1	2.176.072,5	2.486.775,2	2.695.718,
3. Pergudangan dan Jasa Penunjang Angkutan Pos dan Kurir	230.006,3	289.930,4	344.770,0	375.341,7	415.539,
Jumlah	2.025.167,9	2.241.937,2	2.549.233,6	2.894.271,0	3.151.053,
Pertumbuhan (%)	9,26	10,70	13,71	13,53	8,8
Total PDRB (Juta Rp)	18.775.588,6	20.766.181,81	23.254.869,47	26.082.329,16	28.147.188,
Kontribusi (%)	10,80	10,80	10,96	11,10	10,8

Sumber : BPS, PDRB Kota Bogor Menurut Lapangan Usaha Tahun 2010-2014, 2017

Seperti tampak pada Tabel 1.1 di atas, selama kurun waktu lima tahun terakhir, sub sektor transportasi darat memberikan sumbangan yang cukup besar terhadap PDRB Kota Bogor dan nilainya senantiasa menunjukkan perkembangan yang cukup berarti. Jika pada tahun 2010 sektor Transportasi menghasilkan nilai tambah sebesar 2,02 triliun rupiah, pada maka tahun 2014 nilainya menjadi sebesar 3,15 triliun rupiah.

Pembangunan infrastruktur transportasi merupakan modal utama bagi pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Karena dengan adanya infrastruktur transportasi yang memadai akan dapat menstimulasi aktivitas ekonomi dan akhirnya akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah. Dalam upaya pembangunan dan perbaikan dalam sektor transportasi diperlukan campur tangan pemerintah, baik berupa investasi pembangunan, perbaikan, penyediaan jasa angkutan, sampai subsidi untuk menopang kegiatan sektor ini.

Menurut Basri (2005), Mengenai perkembangan pengeluaran pemerintah adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang menimbulkan permintaan akan barang publik dan faktor-faktor yang mempengaruhi tersedianya barang publik. Interaksi antara permintaan dan penawaran akan barang publik menentukan jumlah barang publik yang akan disediakan melalui anggaran belanja. Jumlah barang publik yang akan disediakan tersebut, selanjutnya akan menimbulkan permintaan akan barang lain. Sebagai contoh, misalnya pemerintah menetapkan akan membuat sebuah pelabuhan udara baru. Pelaksanaan pembuatan pelabuhan baru tersebut menimbulkan permintaan akan barang lain yang dihasilkan oleh sektor swasta seperti semen, baja, alat-alat pengangkutan dan sebagainya.

Peran pemerintah dalam sektor transportasi tentu berpengaruh terhadap perkembangan sektor transportasi itu sendiri. Namun seberapa besar pengaruh peranan tersebut. dapat dilihat dari perkembangan pengeluaran yang dilakukan pemerintah untuk pembangunan sektor transportasi.

Tabel 1.2
Perkembangan Pengeluaran Pemerintah (Belanja Modal) Sektor Transportasi
Kota Bogor
Tahun 2010 – 2014 (Juta Rp)

Uraian	2010	2011	2012	2013	2014
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Belanja Transportasi	65.230.2	68.222.8	91.748.5	72.623.8	234.618.3
2. Belanja Modal Lainnya	133.103.2	138.055.1	130.527.5	151.684.3	264.717.6
Jumlah	198.333.4	206.277.9	222.276	224.308.1	499.335.9
Pertumbuhan (%)	1.53	4.06	7.75	0.91	122.61
Kontribusi (%)	32.89%	33.07%	41.28%	32.38%	46.99%

Sumber : Laporan Realisasi Anggaran Kota Bogor Tahun 2010-2014, 2017

Pada Tabel 1.2 terlihat bahwa dana yang dikeluarkan Pemerintah Kota Bogor untuk belanja di sektor Transportasi menunjukkan peningkatan yang cukup berarti. Jika pada tahun anggaran 2010 tercatat sebesar 65,23 milyar rupiah, sedangkan pada tahun 2014 meningkat tajam menjadi sebesar 234,6 milyar rupiah dan pertumbuhan pengeluarannya mengalami peningkatan setiap tahunnya.

Berdasarkan kedua data di atas, dimana kontribusi sektor transportasi terhadap PDRB Kota Bogor menunjukkan adanya peningkatan, dan di lain pihak jumlah anggaran pengeluaran pemerintah untuk sektor transportasi juga mengalami peningkatan yang cukup berarti, dan hampir setiap tahunnya pengeluaran pemerintah mengalami peningkatan yang cukup besar dari tahun ke tahun, akan tetapi pertumbuhan sektor transportasinya mengalami peningkatan tidak terlalu besar. Maka penulis tertarik untuk menganalisis pengaruh peran pemerintah tersebut terhadap pertumbuhan sektor transportasi dimana peran tersebut diukur dari besarnya nilai pengeluaran pemerintah untuk sektor transportasi.

Sehubungan hal itu, maka penulis melakukan penelitian tentang peran pemerintah pada sektor transportasi khususnya di Kota Bogor, yang akan berbentuk dalam skripsi ini yang diberi judul "**Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Pada Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Sektor Transportasi Di Kota Bogor**".

1.2 Identifikasi dan Perumusan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Untuk mencapai peningkatan laju pertumbuhan PDRB yang baik, perlu adanya efektifitas dari seluruh sektor lapangan usaha yang dianggap memiliki potensi bagi perkembangan Kota Bogor, sebab hal ini akan mendorong pertambahan pendapatan bagi masyarakat, khususnya dalam sektor transportasi yang berperan dalam meningkatkan perekonomian Kota Bogor.

1.2.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan pada uraian yang telah dikemukakan pada latar belakang diatas maka dapat dirumuskan permasalahan yaitu:

1. Bagaimana pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi di Kota Bogor?
2. Bagaimana pertumbuhan sektor transportasi di Kota Bogor?
3. Bagaimana pengaruh pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi terhadap pertumbuhan sektor transportasi di Kota Bogor?

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Sesuai dengan pokok permasalahan yang telah dikemukakan di atas, maksud dari penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi terhadap pertumbuhan sektor transportasi di Kota Bogor.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Dari latar belakang dan perumusan masalah yang telah dipaparkan di atas, terdapat tujuan dalam penelitian ini, yaitu:

1. Untuk mendeskripsikan pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi di Kota Bogor.
2. Untuk mendeskripsikan pertumbuhan sektor transportasi di Kota Bogor.
3. Untuk mendeskripsikan pengaruh pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi terhadap pertumbuhan sektor transportasi di Kota Bogor.

1.4 Kegunaan Penelitian

Penelitian yang dilakukan ini diharapkan memiliki kegunaan, antara lain :

1. Kegunaan Teoritis
 - a. Bagi Penulis
Penelitian ini diharapkan dapat menambah serta memperluas wawasan dan ilmu pengetahuan penulis.
 - b. Bagi Pembaca
Sebagai bahan tambah pengetahuan untuk dijadikan referensi dan informasi dalam penelitian selanjutnya.
2. Kegunaan Praktis
 - a. Bagi Pihak lain
Sebagai bahan masukan yang bermanfaat bagi pemerintah atau instansi-instansi yang terkait.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Akuntansi Sektor Publik

2.1.1 Akuntansi Sektor Publik Memasuki Era Desentralisasi

Kebijakan desentralisasi telah mengubah sifat hubungan antar pemerintah pusat dan pemerintah daerah, antara BUMN dengan pemerintah pusat; antar pemerintah dengan masyarakat dan berbagai entitas lain dalam pemerintah. Peranan laporan keuangan telah berubah dari posisi administrasi semata menjadi posisi akuntabilitas. Pergeseran laporan keuangan ini telah membuka peluang bagi posisi akuntansi sektor publik dalam manajemen pemerintah dan organisasi sektor publik lainnya. Jadi tujuan akuntansi sektor publik adalah untuk memastikan kualitas laporan keuangan dalam pertanggungjawaban publik.

2.1.2 Akuntansi Sektor Publik di Era Reformasi

Paradigma baru dalam reformasi manajemen sektor publik adalah penerapan akuntansi dalam praktik pemerintah guna mewujudkan *good governance*. Landasan hukum pelaksanaan reformasi tersebut telah disiapkan oleh pemerintah dalam suatu UU Bidang Keuangan Negara yang terdiri dari UU Keuangan Negara., UU Pembendaharaan Negara, dan UU Pemeriksaan Tanggung Jawab Keuangan Negara yang saat ini telah disahkan oleh DPR.

Dalam UU 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara pasal 1 angka 13,14,15, dan 16, dapat dilihat bahwa definisi pendapatan dan belanja negara/daerah berbasis akrual karena disana disebutkan bahwa : Pendapatan negara/daerah adalah hak pemerintah pusat/daerah yang diakui sebagai nilai kekayaan bersih dan belanja negara/daerah adalah kewajiban pusat/daerah yang diakui sebagai pengurang nilai kekayaan bersih.

2.2 Pengeluaran Pemerintah pada Sektor Infrastruktur Transportasi

Infrastruktur merupakan suatu sarana (fisik) pendukung agar pembangunan ekonomi suatu negara dapat terwujud. Infrastruktur terdiri dari beberapa subsektor, beberapa diantaranya yang cukup dominan dalam pembangunan ekonomi adalah perumahan dan transportasi. Infrastruktur juga menunjukkan seberapa besar pemerataan pembangunan terjadi. Suatu negara dengan pertumbuhan ekonomi tinggi akan mampu melakukan pemerataan pembangunan kemudian melakukan pembangunan infrastruktur keseluruhan bagian wilayahnya. Perekonomian yang terintegrasi membutuhkan pembangunan infrastruktur.

Menurut Muindro Renyowijoyo (2010; 165) Sesuai dengan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pemerintah daerah berwenang untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asa otonomi dan tugas pembantuan. Pemberian otonom luas kepada daerah diarahkan untuk mempercepat

terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan dan peran serta masyarakat. Disamping itu melalui otonom luas, daerah diharapkan mampu meningkatkan daya saing dengan memperhatikan tingkat demokrasi, pemerataan, keadilan, keistimewaan dan kekhususan serta potensi serta keanekaragaman daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pemerintah daerah dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan otonomi daerah, perlu memperhatikan hubungan antar susunan pemerintahan dan antar-antar pemerintahan daerah, potensi dan keanekaragaman daerah. Aspek hubungan wewenang memperhatikan kekhususan dan keragaman daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Aspek hubungan keuangan, pelayanan umum, pemanfaatan sumber daya alam, dan sumber daya lainnya secara adil.

Dety Karya dan Syamri Syamsudin (2016;180) Pengeluaran pemerintah mencerminkan kebijaksanaan pemerintah. Apabila pemerintah telah menetapkan suatu kebijakan untuk membeli barang dan jasa. Pengeluaran pemerintah mencerminkan biaya yang harus dikeluarkan oleh pemerintah untuk melaksanakan kebijakan tersebut.

Banyak pertimbangan yang mendasari pengambilan keputusan pemerintah dalam mengatur pengeluarannya. Pemerintah tidak cukup hanya meraih tujuan akhir dari setiap kebijaksanaan pengeluarannya. Tetapi juga harus memperhitungkan sasaran antara yang akan menikmati kebijaksanaan tersebut. Memperbesar pengeluaran dengan tujuan semata-mata untuk meningkatkan pendapatan nasional atau memperluas kesempatan kerja adalah tidak memadai. Melainkan harus diperhitungkan siapa yang akan terpekerjakan atau meningkat pendapatannya. Pemerintah pun perlu menghindari agar peningkatan perannya dalam perekonomian tidak melemahkan kegiatan pihak swasta (Dumairy, 1999).

Basri (2005) menyatakan anggaran pembangunan secara fisik maupun nonfisik selalu disesuaikan dengan dana yang dimobilisasi. Dana ini kemudian dialokasikan pada berbagai bidang sesuai dengan prioritas yang telah direncanakan. Peranan anggaran pembangunan lebih ditekankan pada upaya penciptaan kondisi yang stabil dan kondusif bagi berlangsungnya proses pemulihan ekonomi dengan tetap memberikan stimulus bagi pertumbuhan ekonomi nasional. Dalam kaitan dengan pengelolaan APBN secara keseluruhan dengan keterbatasan sumber pembiayaan yang tersedia maka pencapaian sasaran pembangunan harus dilakukan seoptimal mungkin. Pengeluaran pembangunan dibedakan atas pengeluaran pembangunan yang dibiayai dengan dana rupiah dan bantuan proyek. Pembiayaan pembangunan rupiah dibiayai dari sumber pembiayaan dalam negeri dan luar negeri dalam bentuk program pinjaman. Pengelolaan dana tersebut akan dialokasikan kepada departemen dan lembaga pemerintah non departemen di tingkat pusat termasuk departemen

Hankam dan pemerintah daerah yang diklasifikasikan ke dalam dana pembangunan yang dikelola instansi pusat dan dana pembangunan yang dikelola daerah.

Menurut Muindro Renyowijoyo (2010; 172) Salah satu lingkup keuangan negara adalah APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara), disamping barang-barang inventaris kekayaan milik negara dan BUMN (Badan Usaha Milik Negara). Baik APBN maupun barang-barang inventaris kekayaan negara dikelola secara langsung oleh negara. Seperti halnya pada pemerintah pusat, pengurusan keuangan daerah pada tingkat pemerintah daerah juga diatur dengan membaginya menjadi pengurusan umum dan pengurusan khusus. Termasuk pengurusan umum adalah APBD dan inventaris, kekayaan milik daerah yang dipisahkan sebagai pengurusan khusus. Keduanya merupakan rumor penting dalam keuangan daerah. Oleh karenanya APBD memiliki posisi strategis dalam reformasi keuangan daerah.

2.2.1 Definisi dan Ruang Lingkup Transportasi

2.2.1.1 Pengertian Transportasi/Pengangkutan

Transportasi merupakan sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi dan pasar, atau dapat dikatakan mendekatkan daerah produksi dan pasar, atau seringkali dikatakan menjembatani produsen dengan konsumen. Peranan transportasi adalah sangat penting yaitu sebagai sarana penghubung, mendekatkan, dan menjembatani antara pihak-pihak yang saling membutuhkan. Dalam sejarah perkembangan manusia terhadap perkembangan kota dapat kita lihat bahwa manusia selalu berhasrat untuk bepergian dari suatu tempat ke tempat lain guna mendapatkan keperluan yang dibutuhkan. Dalam hal ini manusia sangat membutuhkan suatu sarana transportasi yang disebut moda atau angkutan .(Rahardjo Adisasmita, 2011).

Menurut Zulfikar Sani (2010;2) Tujuan orang menggunakan alat transportasi adalah agar lebih cepat dan lebih mudah dalam perpindahan orang atau barang dari tempat asal ke tempat tujuannya. Fungsi transportasi ini tidak hanya dilihat secara perorangan tapi juga dilihat dari kepentingan masyarakat luas.

1. Penggerak pembangunan, sebuah daerah terpencil dengan hasil ekonomi dari sumber daya alam apabila tidak terdapat lalu lintas dan angkutan ke daerah tersebut maka akan terpercillah daerah tersebut, karena itu apabila ada angkutan maka daerah tersebut dapat digerakan pembangunannya.
2. Melayani kegiatan nyata pada ekonomi yang sudah berjalan maka transportasi diperlukan untuk menunjang pergerakan barang atau orang dari satu tempat ke tempat yang laun.

2.2.1.2 Peranan, Fungsi dan Manfaat Transportasi

Transportasi memiliki peranan antara lain yaitu :

1. Aspek Sosial dan Budaya

Dampak sosial yang dapat dirasakan dengan adanya transportasi adalah adanya peningkatan standar hidup. Transportasi menekankan biaya dan memperbesar kuantitas keanekaragaman barang, hingga kemungkinan adanya perbaikan dalam perumahan, sandang, dan pangan serta rekreasi, serta adanya peningkatan pemahaman dan intelegensi masyarakat. Sedangkan untuk budaya, dampak yang dapat dirasakan adalah terbukanya kemungkinan keseragaman dalam gaya hidup, kebiasaan dan bahasa.

2. Aspek Politis dan Pertahanan

Bagi aspek politis dan pertahanan, transportasi dapat memberikan dua keuntungan yaitu :

- a. Transportasi dapat memperkokoh persatuan dan kesatuan nasional. Dengan adanya sistem dan sarana perhubungan yang baik maka akan dapat memperkokoh stabilitas politik negara kesatuan.
- b. Transportasi merupakan alat mobilitas unsur pertahanan dan keamanan dimana transportasi dapat digunakan untuk tujuan strategis pertahanan karena adanya transportasi yang efektif dalam karya bakti dalam proyek-proyek pembangunan nyata.

3. Aspek ekonomi

Peranan pengangkutan tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia. Pengangkutan juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Dari aspek ekonomi pengangkutan dapat ditinjau dari sudut ekonomi makro dan mikro. Dari sudut ekonomi makro pengangkutan merupakan satu prasarana yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang dapat dilihat dari kepentingan dua pihak, yaitu :

- a. Pada pihak perusahaan pengangkutan (operator)
Pengangkutan merupakan usaha memproduksi jasa angkutan yang dijual kepada pemakai dengan memperoleh keuntungan.
- b. Pada pihak pemakai jasa angkutan (user)
Transportasi memiliki fungsi antara lain, yaitu :
 - 1) Melancarkan arus manusia dan barang;
 - 2) Menunjang perkembangan pembangunan;
 - 3) Penunjang dan perangsang pemberian jasa bagi perkembangan perekonomian.

2.2.1.3 Jenis Alat atau Moda Transportasi

Herry Gunawan (2015;39-42) Berdasarkan perbedaan pada sifat jasa, operasi, dan biaya pengangkutan maka jenis moda transportasi dapat dibedakan sebagai berikut :

1. Angkutan Kereta Api

Angkutan kereta api adalah jenis angkutan yang bergerak di atas rel. Kereta api dapat mengangkut barang dan manusia dalam jumlah yang

banyak dalam sekali jalan baik untuk menempuh jarak dekat ataupun jarak jauh. Kereta api terdiri dari satu unit lokomotif dan beberapa gerbong yang berguna untuk tempat menampung barang atau manusia selama perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan.

2. Angkutan Bermotor dan Jalan Raya

Angkutan bermotor adalah moda transportasi yang menggunakan kendaraan bermotor sebagai fasilitas operasinya yang bergerak di jalan raya. Angkutan ini dapat berupa mobil, sepeda motor dan lain sebagainya.

2.2.1.4 Unsur Pengangkutan, Pembiayaan, Organisasi Transportasi

1. Unsur Pengangkutan

Herry Gunawan (2015;4) menyatakan pengangkutan diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak dapat di sembarang tempat. Selain itu, sumber daya yang berupa bahan baku tersebut sebelum digunakan untuk memenuhi harapan dan kebutuhan harus melalui tahapan produksi yang lokasinya tidak selalu berdekatan. Kesenjangan jarak antara lokasi sumber bahan baku dengan lokasi produksi dan dengan lokasi konsumen maka melahirkan apa yang disebut dengan transportasi. Dalam pengangkutan, mencakup lima unsur pokok, yaitu :

- a. Manusia yang membutuhkan;
- b. Barang yang dibutuhkan;
- c. Kendaraan sebagai alat sarana angkutan;
- d. Jalan dan terminal sebagai prasarana angkutan.

2. Pembiayaan

Herry Gunawan (2015;5) menyatakan pembiayaan pengadaan, pemeliharaan dan pengoperasian peralatan dilakukan sendiri oleh perusahaan angkutan. Sifat pembiayaan peralatan operasi pada perusahaan angkutan yang demikian adalah sama semua di semua alat angkutan. Cara pembiayaan yang berbeda terlihat dalam pengadaan peralatan basis. Misalnya perusahaan kereta api membiayai sendiri pembangunan dan perawatan peralatan basisnya (rel, stasiun, jembatan, dan peralatan basis lainnya).

Peralatan basis pada jenis transportasi lain, seperti jalan raya, pelabuhan laut, bandar udara dibangun dan dirawat oleh pemerintah. Perusahaan bus, perusahaan penerbangan, dan perusahaan pelayaran menggunakan peralatan basis tersebut dengan membayar pajak atau sewa.

3. Organisasi

Herry Gunawan (2015 ;5) menyatakan kegiatan transportasi selalu mengakibatkan banyak lembaga, karena fungsi dan peran masing-masing tidak mungkin hanya ditangani oleh satu lembaga saja. Di Indonesia, pada tingkat nasional masalah transportasi menyangkut beberapa departemen, seperti Departemen Pekerjaan Umum, Departemen Perhubungan, Departemen Daalam Negeri, Departemen Pertahanan dan Departemen Keamanan, serta Departemen Keuangan. Di bawahnya di tingkat pelaksana, berbagai pihak akan bersentuhan

langsung, seperti Bina Marga, Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya, Polisi Lalu Lintas, dan lain-lain, termasuk perusahaan transportasi.

2.2.1.5 Permasalahan Transportasi

Herry Gunawan (2015;5) menyatakan masalah transportasi di wilayah perkotaan cenderung berkembang menjadi masalah yang memerlukan perhatian dan penanganan yang lebih bersungguh-sungguh agar dampak negatif yang timbul dapat dibatasi pada ambang batas toleransi. Di Indonesia transportasi dengan menggunakan moda jalan raya masih dominan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Oleh karena itu, masalah yang dihadapi oleh kota besar di Indonesia sama yakni kemacetan, kesemrawutan, kecelakaan lalu lintas dan pencemaran udara akibat gas buangan kendaraan. Permasalahan transportasi timbul sebagai akibat tidak sinkronnya mekanisme dan penataan elemen-elemen yang menunjang sistem transportasi kota dan antar kota. Kondisi elemen-elemen tersebut di Indonesia secara umum sebagai berikut:

1. Tata Guna Lahan

Tata guna lahan berkaitan dengan penetapan tata ruang, penyusunan dan penetapan kebijakan tata ruang kota. Penataan berbagai pusat kegiatan, pemukiman dan kepentingan masyarakat kota secara tepat dan baik akan membantu mempermudah perencanaan dan pengaturan transportasi perkotaan secara baik.

2. Penyebaran Pusat Kegiatan

Penyebaran pusat kegiatan ke berbagai lokasi di wilayah perkotaan dapat membantu menghindarkan terjadinya pemutusan beban jalan pada jaringan jalan kota. Namun demikian penyebaran pusat kegiatan hendaknya disesuaikan dengan pola tata ruang yang telah ditetapkan.

3. Interaksi Antara Tata Guna Lahan dan Sistem Transportasi

Hubungan antara tata guna lahan dan transportasi yaitu : perubahan pola dan intensitas tata guna lahan akan membangkitkan perjalanan di samping perjalanan lainnya sebagai akibat dan perubahannya moda atau rute perjalanan.

2.3 Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

2.3.1 Definisi Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

Menurut Tarigan (2015; 18) Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan nilai tambah bruto yang dihasilkan dari seluruh sektor perekonomian di wilayah tertentu. Angka pendapatan regional dalam beberapa tahun menggambarkan kenaikan dan penurunan tingkat pendapatan di daerah tersebut.

Menurut Bachdi (2016; 13) Produk domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan nilai tambah bruto seluruh barang dan jasa yang tercipta atau dihasilkan

di wilayah domestik atau suatu negara yang timbul akibat berbagai aktivitas ekonomi dalam suatu periode tertentu.

Setelah melihat pada uraian PDRB di atas dapat diambil kesimpulan bahwa PDRB merupakan nilai tambah secara keseluruhan dari barang dan jasa yang dihasilkan oleh masyarakat "dalam suatu wilayah atau daerah dalam jangka waktu tertentu (1 tahun). PDRB juga merupakan ukuran laju pertumbuhan suatu daerah. PDRB dalam hal ini juga dapat berarti jumlah nilai tambah yang timbul dari semua unit produksi di dalam suatu wilayah dalam jangka waktu tertentu.

2.3.2 Konsep Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

Menurut Bachdi (2016; 11) menyatakan bahwa Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) pada tingkat regional (provinsi) menggambarkan kemampuan suatu wilayah untuk menciptakan suatu output (nilai tambah) pada suatu waktu tertentu. Untuk menyusun PDRB digunakan 2 pendekatan, yaitu produksi dan penggunaan. Keduanya menyajikan komposisi data nilai tambah dirinci menurut sumber kegiatan ekonomi (lapangan usaha) dan menurut komponen penggunaannya. PDRB pada sisi lapangan usaha merupakan penjumlahan seluruh komponen nilai tambah bruto yang mampu diciptakan oleh lapangan usaha atas berbagai aktivitas produksinya. Sedangkan dari sisi penggunaan menjelaskan tentang penggunaan dari nilai tambah tersebut. Penghitungan atas dasar harga konstan berguna untuk melihat pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan atau sektoral.

Robinson Tarigan (2015;78) mengungkapkan salah satu indikator penting untuk mengetahui kondisi ekonomi di suatu daerah dalam suatu periode tertentu ditunjukkan oleh data Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), baik atas dasar harga yang berlaku atau dasar harga konstan. PDRB didefinisikan sebagai jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam satu daerah tertentu atau merupakan jumlah seluruh nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi di suatu daerah. PDRB atas dasar harga berlaku menggunakan nilai tambah barang dan jasa yang dihitung menggunakan harga yang berlaku pada setiap tahun, sedangkan PDRB atas dasar harga konstan menunjukkan nilai tambah barang dan jasa tersebut yang dihitung menggunakan harga yang berlaku pada satu waktu tertentu sebagai harga dasar.

Menurut Badan Pusat Statistik (2010;2) yaitu jumlah nilai tambah yang dihasilkan untuk seluruh wilayah usaha dalam suatu wilayah atau merupakan jumlah seluruh nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan seluruh unit ekonomi di suatu wilayah. PDRB merupakan penjumlahan dari semua barang dan jasa akhir atau semua nilai tambah yang dihasilkan oleh suatu daerah dalam periode waktu tertentu (1 tahun).

2.3.3 Metode Perhitungan Produk Domestik Regional Bruto

Untuk menghitung hasil nilai tambah PDRB dapat disajikan melalui dua jenis pendekatan antara lain yaitu:

1. PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (ADHB)
PDRB Atas Dasar Harga Berlaku merupakan jumlah seluruh Nilai Tambah Bruto (NTB) atau nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh unit - unit produksi dalam suatu periode tertentu yang di nilai dengan harga tahun yang bersangkutan. NTB atas dasar harga berlaku yang didapat dari pengurangan *NPB/Output* dengan biaya masing - masing dinilai atas dasar harga berlaku (Ayu. 2014; 10).
2. PDRB Atas Dasar Harga Konstan (ADHK).
Penghitungan PDRB Atas Dasar Harga Konstan pengertiannya sama dengan Atas Dasar Harga Berlaku, tetapi penilaiannya dilakukan dengan harga tahun dasar tertentu. NTB Atas Dasar Harga Konstan menggambarkan perubahan volume/ *quantum*. Pengaruh perubahan harga telah dihilangkan dengan cara menilai produksi dengan harga suatu tahun dasar tertentu. Penghitungan atas dasar konstan berguna untuk melihat pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan atau sektoral (Ayu, 2014;10).

2.4 Analisis Pengeluaran Pemerintah atas Pertumbuhan Sektor Transportasi

Dalam Febi dan Roy (2012) 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 sumber daya 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.

Pengeluaran pemerintah atas transportasi merupakan besarnya pengeluaran pemerintah untuk sektor transportasi. Sektor transportasi merupakan salah satu

variabel yang menjelaskan sektor infrastruktur. Sektor infrastruktur sendiri sebenarnya tidak disebutkan secara implisit dalam APBN. Sasaran umum kebijaksanaan pemerintah dalam lalu lintas 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.

2.5 Penelitian Sebelumnya dan Kerangka Pemikiran

2.5.1 Penelitian Sebelumnya

1. Desi (2010) dengan judul Analisis Pengaruh Pengeluaran Pemerintah atas Pendidikan, Kesehatan, dan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Periode Tahun 1969-2009. Dalam penelitiannya dengan kesimpulan bahwa dalam jangka panjang pertumbuhan ekonomi di Indonesia di pengaruhi oleh pengeluaran pemerintah atas perumahan, dan pengeluaran pemerintah atas infrastruktur, sedangkan pengeluaran pemerintah atas pendidikan dan pengeluaran pemerintah atas kesehatan tidak signifikan berpengaruh. Dalam jangka pendek pengeluaran pemerintah atas transportasi signifikan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia sedangkan pengeluaran pemerintah atas pendidikan dan pengeluaran pemerintah atas kesehatan tidak berpengaruh.
2. Fahruky (2005) dengan judul Analisis Peranan Sektor Transportasi dan Telekomunikasi Terhadap PDRB Sumatera Utara. Dalam penelitiannya menggunakan PDRB pada sektor transportasi dan telekomunikasi sebagai variabel terikat, panjang jalan dan jumlah pengguna telepon telkom sebagai variabel bebas dengan menggunakan program Eviews 5.1 hasilnya adalah panjang jalan dan jumlah pelanggan telepon Telkom berpengaruh nyata atau signifikan terhadap PDRB sektor transportasi dan telekomunikasi Sumatera Utara pada tingkat kepercayaan 99%.
3. Silaban (2002) dengan judul Analisis Peranan Transportasi Darat dalam Pertumbuhan Ekonomi Sumatera Utara. Dalam penelitiannya menggunakan PDRB sebagai variabel terikat. Panjang jalan, Jumlah moda transportasi dan pajak Kendaraan bermotor sebagai variabel bebas dengan menggunakan program Eviws 4.1. Hasilnya adalah Panjang jalan, Jumlah kendaraan bermotor dan pajak kendaraan bermotor mempunyai pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi dengan nilai $R^2 = 0,86$.

2.5.2 Kerangka Pemikiran

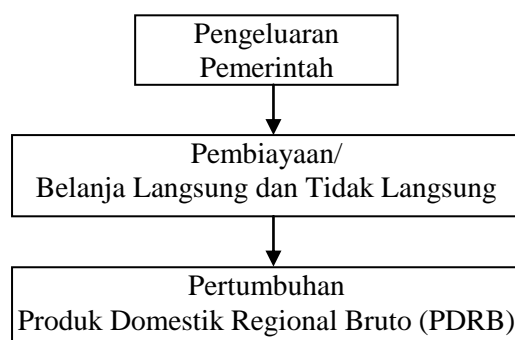
Menurut Tarigan (2015:18) Pertumbuhan ekonomi merupakan suatu indikator untuk menentukan atau menilai apakah suatu negara pembangunannya berhasil atau tidak. Salah satu indikator penting untuk mengetahui kondisi ekonomi suatu wilayah dalam periode tertentu adalah data Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan. Berdasarkan indikator ini kita akan memperoleh gambaran tingkat pertumbuhan ekonomi masyarakat suatu wilayah. Produk Domestik Regional

Bruto (PDRB) merupakan jumlah nilai tambah bruto yang dihasilkan dari seluruh sektor perekonomian di wilayah tertentu. Angka pendapatan regional dalam beberapa tahun menggambarkan kenaikan dan penurunan tingkat pendapatan di daerah tersebut.

Penelitian ini merupakan suatu kajian dari berbagai konsep dan teori kajian penelitian yang mendahuluinya. Menurut UU No 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Melalui otonomi daerah, pemerintah daerah memiliki wewenang untuk menggali pendapatan dan melakukan peran alokasi secara mandiri dalam menetapkan prioritas pembangunan. Sehingga dengan adanya otonomi daerah pemerintah dapat lebih pemeratakan pembangunan berdasarkan potensi masing-masing daerah, maka sektor transportasi yang dianggap salah satu sektor perekonomian yang unggul di Kota Bogor diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan terhadap kemampuan daerah dalam memperbesar kemampuan pembiayaan daerah dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Dalam upaya pembangunan dan upaya perbaikan dalam sektor transportasi diperlukan campur tangan pemerintah. Hal ini dikarenakan adanya hal-hal yang tidak dapat diberikan kepada pihak swasta mengingat transportasi merupakan urat nadi dalam suatu perekonomian, dimana dalam hal ini yang akan di bahas adalah transportasi darat, maka peran pemerintah sangatlah berpengaruh terhadap pertumbuhan sektor transportasi itu sendiri. Namun seberapa besar pengaruh peranan pemerintah tersebut dapat dilihat dari pengeluaran pemerintah yang dilakukan dalam sektor transportasi.

Jika jumlah PDRB pada suatu daerah cukup besar, maka secara otomatis daerah tersebut dapat di katakan telah mandiri dalam mengurus rumah tangganya sendiri dan hal ini menggambarkan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah telah berjalan dengan baik yang dihasilkan dari nilai tambah sektor perekonomian yang dianggap sebagai potensi unggulan di wilayah tersebut. Maka dalam hal ini sektor transportasi merupakan salah satu sektor perekonomian yang semestinya memiliki pengaruh signifikan terhadap Laju Pertumbuhan PDRB di suatu wilayah.



Gambar2.1
Kerangka Pemikiran

2.6 Hipotesis Penelitian

Secara empiris, hipotesis adalah jawaban sementara dari permasalahan yang menjadi objek penelitian yang memerlukan pengujian untuk membuktikan kebenarannya. Dari permasalahan di atas, maka penulis memberikan hipotesis yaitu:

H_0 : Pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi berpengaruh positif terhadap PDRB.

H_a : Pertumbuhan sektor transportasi berpengaruh positif terhadap PDRB.

H_0 : Pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi memiliki pengaruh positif terhadap pertumbuhan sektor transportasi.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif. Penelitian ini merupakan suatu penelitian yang menggambarkan karakteristik suatu variabel, kelompok atau gejala sosial yang terjadi di masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan proses, mekanisme atau hubungan antar kelompok. Data-data yang digunakan dianalisis secara kuantitatif dengan menggunakan analisis statistik yaitu persamaan regresi linear.

3.2 Objek, Unit Analisis, dan Lokasi Penelitian

3.2.1 Objek

Objek penelitian pada penelitian ini adalah pengeluaran pemerintah dan pertumbuhan sektor transportasi di Kota Bogor selama periode 2010-2014, dimana kedua variabel tersebut memiliki keterkaitan satu dengan lainnya.

3.2.2 Unit

Unit analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah Geografis Regional (*geographic Region*). Maksud dari geografis regional di sini yang diteliti adalah wilayah/daerah, sehingga data yang ada menjelaskan mengenai atau berasal dari suatu daerah tertentu.

3.2.3 Lokasi Penelitian

Adapun lokasi penelitian yang dipilih oleh peneliti yaitu Pemerintahan Kota Bogor. Alasan peneliti memilih Kota Bogor sebagai lokasi penelitian yaitu karena peneliti ingin mengetahui seberapa berpengaruhnya pengeluaran pemerintah Kota Bogor terhadap pertumbuhan sektor transportasi.

3.3 Jenis dan Sumber Data Penelitian

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari instansi-instansi terkait, baik berupa data statistik maupun berupa informasi tertulis lainnya. Sumber Data tersebut bersumber dari Badan Pusat Statistik kota Bogor tentang Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Bogor khusus sektor transportasi/pengangkutan. Selain itu, penulis meneliti pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi diukur dari panjang jalan yang ditanggung pemerintah kota (PEMKOT) Bogor, pertumbuhan sektor transportasi diukur dari jumlah kendaraan, dan indikator ekonomi lainnya yang terkait dengan penulisan ini dan referensi lainnya berupa website, artikel, jurnal, iaporan-iaporan yang terkait dengan penulisan ini.

3.4 Operasionalisasi Variabel

Operasional variabel yang akan dibahas tidak menyertakan sub-variabel karena variabel-variabel yang terkait memang sudah spesifik. Adapun operasional variabel yang sesuai dengan penelitian ini akan dibahas pada tabel berikut:

Tabel 3.1
Operasionalisasi Variabel
(Pengaruh Pengeluaran Pemerintah pada Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Sektor Transportasi di Kota Bogor Periode 2010-2015)

Variabel	Indikator	Ukuran	Skala
Variabel X (Pengeluaran Pemerintah)	Pengeluaran atas pembangunan sektor transportasi menurut lapangan usaha.	Realisasi pengeluaran pemerintah untuk pembangunan pada sektor transportasi yang dinyatakan dalam jutaan rupiah per tahun.	Rasio
Variabel Y (Pertumbuhan Sektor Transportasi)	Laju pertumbuhan PDRB Kota Bogor berdasarkan lapangan usaha.	Besarnya Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Bogor pada lapangan usaha transportasi yang dinyatakan dalam jutaan rupiah per tahun.	Rasio

3.5 Metode Penarikan Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang memiliki ciri-ciri atau keadaan tertentu yang akan diteliti. Sampel juga bisa didefinisikan sebagai anggota populasi yang dipilih dengan menggunakan prosedur tertentu sehingga diharapkan dapat mewakili populasi.

Populasi merupakan keseluruhan objek atau subjek yang berada pada suatu wilayah dan memenuhi syarat-syarat tertentu berkaitan dengan masalah penelitian. Populasi juga bisa didefinisikan sebagai keseluruhan unit atau individu dalam ruang lingkup yang akan diteliti.

Penelitian ini menggunakan sampel data Produk Domestik Regional Bruto Kota Bogor menurut Lapangan Usaha tahun 2010-2014 yang diperoleh dari Website Resmi Pemerintah Kota Bogor (www.bogorkota.bps.go.id) dengan menggunakan metode penarikan sampel berupa *purposive sampling method*. Teknik penentuan sampel dengan pertimbangan

3.6 Metode Pengumpulan Data

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data sekunder yang diperoleh dari instansi-instansi yang terkait, dengan menggunakan metode penelitian kepustakaan (*library research*), yang diperoleh dari publikasi

resmi yaitu Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Bogor. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah dengan menggunakan pencatatan data yang diperoleh dari berbagai sumber yang telah disebutkan di atas.

3.7 Metode Pengolahan/Analisis Data

Metode analisis dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif dilakukan dengan pencarian data-data kuantitatif melalui data sekunder yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) dan publikasi resmi terkait sesuai dengan kebutuhan dalam penelitian. Penulis menggunakan program SPSS 23 untuk mengolah data dalam penulisan skripsi ini. Adapun langkah-langkah yang akan dilakukan dalam pengolahan ini adalah sebagai berikut:

3.7.1 Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif adalah statistik yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap obyek yang diteliti melalui data sampel atau populasi sebagaimana adanya tanpa melakukan analisis data membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum. (Sugiyono, 2016:29).

3.7.2 Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi digunakan untuk mempelajari pola dan mengukur hubungan statistik antara 2 variabel. Persamaan regresi dibentuk untuk menerangkan pola hubungan variabel-variabel. Variabel yang akan diduga disebut variabel terikat (Pengeluaran Pemerintah pada sektor Transportasi), sedangkan variabel yang menerangkan perubahan variabel terikat disebut variabel bebas (Sektor Transportasi). (Sugiyono, 2016:297)

Hubungan sebab akibat (*causal*) dicirikan dengan tanda panah satu arah. Analisis statistik yang digunakan adalah Persamaan regresi (model) dinyatakan sebagai berikut.

$$Y = a + bX$$

- a adalah intercept yang menggambarkan seberapa besar laju pertumbuhan PDRB (Y) pada saat X bernilai 0.
- b adalah koefisien parameter regresi yang menjelaskan arah dan besaran pengaruh sektor pertanian terhadap laju pertumbuhan PDRB.

Hipotesis Statistik :

Ho : Tidak terdapat pengaruh pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi terhadap laju pertumbuhan sektor transportasi.

Ha : Terdapat pengaruh pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi terhadap laju pertumbuhan sektor transportasi.

Langkah selanjutnya adalah melakukan uji statistika apakah hubungan dan pengaruh antar kedua variabel tersebut signifikan (nyata).

Pengujian ini dapat dilakukan dengan bantuan *soft ware* SPSS atau Eviews.

3.7.3 Uji Hipotesis

Langkah-langkah selanjutnya adalah teknik pengujian hipotesis yaitu :

Uji t

Uji statistik ini digunakan untuk menguji signifikansi koefisien variabel independen dalam memprediksi variabel dependen. Pengujian ini pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh satu variabel independen secara individual/parsial dalam menerangkan variabel dependen. Uji statistik t digunakan untuk melihat signifikansi dari pengaruh variabel independen secara individu terhadap variabel dependen dengan menganggap variabel lain bersifat konstan. Dalam penelitian ini menggunakan tingkat signifikansi sebesar 0,05 ($\alpha = 5\%$). Kriteria penerimaan dan penolakan hipotesis:

- a. Jika nilai signifikansi (sig.) lebih besar dari 0,05 maka hipotesis ditolak.
- b. Jika nilai signifikansi (sig.) lebih kecil atau sama dengan 0,05 maka hipotesis diterima.

3.7.4 Koefisien Determinasi (*R-Square*)

Menurut Firdaus (2011 : 97) koefisien determinasi (R^2) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen (Ghozali, 2011). Apabila koefisien determinasi (R^2) = 0 berarti tidak ada hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen, sebaliknya untuk koefisien determinasi (R^2) = 1 maka terdapat hubungan yang sempurna. Digunakan *adjusted R²* sebagai koefisien determinasi apabila regresi variabel bebas lebih dari dua.

BAB IV

HASIL PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan terhadap Pemerintahan Kota Bogor tahun 2010-2014. Pemerintahan Kota Bogor yang menjadi sampel dipilih dengan menggunakan metode *Purposive Sampling* dengan berbagai pertimbangan yang telah ditentukan dan dijelaskan di Bab III.

4.1.1 Sejarah Singkat Kota Bogor

Kota Bogor salah satu kota kecil di Provinsi Jawa Barat tetapi merailiki posisi yang strategis. Kota ini terletak 54 km sebelah selatan Jakarta, dan wilayahnya berada di tengah-tengah wilayah Kabupaten Bogor. Luas Kota Bogor yang mencapai 118,50 km², dengan memiliki penduduk sebanyak 1.047.922 jiwa pada tahun 2015 sehingga kepadatan penduduknya mencapai 8.843 orang per km². Letak geografis yang berdekatan dengan Ibukota Negara sebagai pusat perekonomian dan pemerintahan, menjadi salah satu variabel yang mempengaruhi pertumbuhan jumlah penduduk dan pertumbuhan perekonomian Kota Bogor.

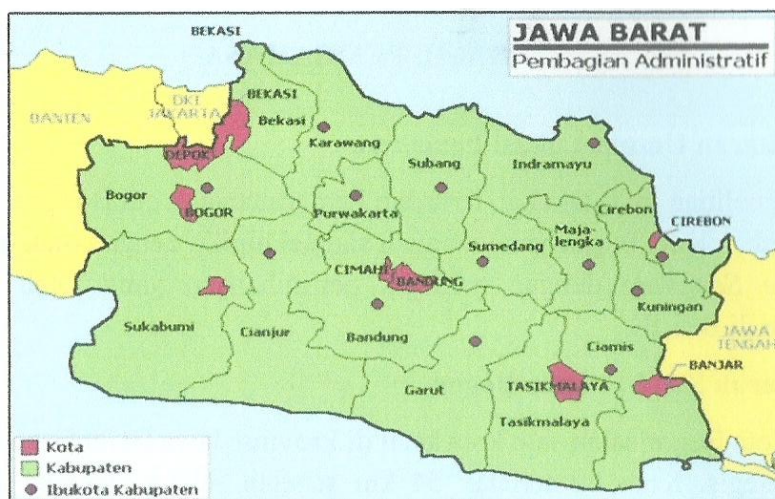
Hari jadi Kabupaten Bogor dan Kota Bogor diperingati setiap tanggal 3 Juni, karena tanggal 3 Juni 1482 merupakan hari penobatan Prabu Siliwangi sebagai raja dari Kerajaan Pajajaran.

Bogor (berarti "enau") telah lama dikenal dijadikan pusat pendidikan dan penelitian pertanian nasional. Di sinilah berbagai lembaga dan balai penelitian pertanian dan biologi berdiri sejak abad ke-19. Salah satunya yaitu, Institut Pertanian Bogor, berdiri sejak awal abad ke-20.

4.1.2 Kondisi Geografis

Secara geografis Kota Bogor terletak di antara 106o 48' BT dan 6o 26' LS, kedudukan geografis Kota Bogor di tengah-tengah wilayah Kabupaten Bogor serta lokasinya sangat dekat dengan Ibukota Negara, merupakan potensi yang strategis bagi perkembangan dan pertumbuhan ekonomi dan jasa, pusat kegiatan nasional untuk industri, perdagangan, transportasi, komunikasi, dan pariwisata.

Kota Bogor mempunyai rata-rata ketinggian minimum 190 m dan maksimum 330 m dari permukaan laut. Kondisi iklim di Kota Bogor suhu rata-rata tiap bulan 33,9o C dengan suhu terendah 18,8o C dengan suhu tertinggi 36,1o C. Kelembaban udara 90,8 %, Curah hujan rata-rata setiap bulan sekitar 352,5 - 576,1 mm dengan curah hujan terbesar pada bulan Agustus 2014. Luas Wilayah Kota bogor sebesar 11.850 Ha terdiri dari 6 kecamatan dan 68 kelurahan.



Gambar 4.1
Letak Geografis Kota Bogor

Kemudian Secara Administratif Kota Bogor dikelilingi oleh Wilayah Kabupaten Bogor dengan batas wilayah sebagai berikut:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kec. Kemang, Bojong Gede, dan Kec. Sukaraja Kabupaten Bogor.
2. Sebelah Timur berbatasan dengan Kec. Sukaraja dan Kec. Ciawi, Kabupaten Bogor.
3. Sebelah Barat berbatasan dengan Kec. Darmaga dan Kec. Ciomas, Kabupaten Bogor.
4. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kec. Cijeruk dan Kec. Caringin, Kabupaten Bogor.

4.1.3 Kependudukan Kota Bogor

Penduduk Kota Bogor pada tahun 2014 terdapat sebanyak 1.030.720 orang yang terdiri atas 523.479 orang laki-laki dan sebanyak 507.241 perempuan. Dibandingkan dengan tahun 2013 jumlah penduduk Kota Bogor pada tahun 2014 bertambah sebanyak 17.701 orang atau meningkat sebanyak 1,75%. Dengan luas wilayah 118.50 Km², kepadatan penduduk di Kota Bogor pada tahun 2013 mencapai 8.698 orang per Km².

Tabel 4.1
Data Jumlah Penduduk di Kota Bogor tahun 2010-2014

Tahun	Jumlah Penduduk (Jiwa)
2010	958.115
2011	967.398
2012	1.004.831
2013	1.013.019
2014	1.030.720

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Bogor Tahun 2017

4.1.4 Gambaran Perekonomian Kota Bogor

Perekonomian suatu wilayah dapat dilihat dari besarnya PDRB serta cepat atau lambatnya perekonomian wilayah tersebut yang dilihat dari kinerja laju pertumbuhan ekonominya. Perekonomian Kota Bogor ditinjau dari PDRB nya senantiasa mengalami pertumbuhan yang signifikan, walaupun mengalami sedikit perlambatan pada tahun 2013 dan 2014 sebagai efek krisis nasional dan global. PDRB Kota Bogor tahun 2014 adalah 29, 102 triliun rupiah.

Struktur perekonomian Kota Bogor dapat ditinjau dari besarnya proporsi peranan masing-masing kategori ekonomi terhadap total pembentukan PDRB Kota Bogor. Pada tahun 2014, Kategori Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor (22,25 persen) dan Kategori Industri Pengolahan (18,53 persen) mendominasi struktur perekonomian Kota Bogor. Struktur ekonomi ini sangat sesuai dengan karakteristik masyarakat Kota Bogor sebagai Kota Urban.

Kontribusi kategori yang menggambarkan struktur perekonomian Kota Bogor ini juga dapat digunakan untuk menentukan sektor ekonomi andalan wilayah. Sektor andalan atau leading sektor ini memiliki peranan yang cukup vital dalam pembentukan PDRB serta memberikan multiplier effect yang besar bagi pertumbuhan sektor ekonomi lainnya. Diharapkan penerapan kebijakan yang tepat terutama pada leading sectors dapat memacu pertumbuhan ekonomi wilayah dengan lebih cepat.

4.1.5 Pertumbuhan Perekonomian Kota Bogor

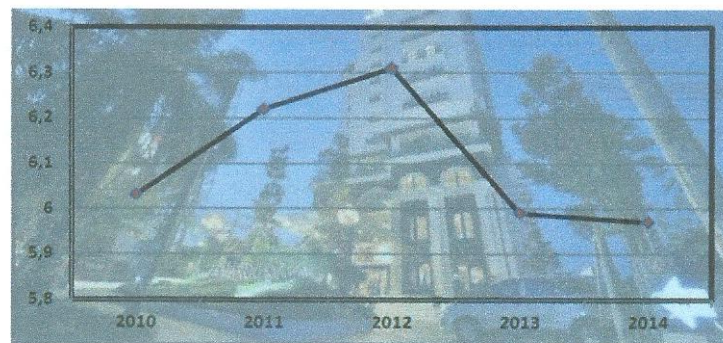
Pertumbuhan perekonomian Kota Bogor pada tahun 2014 sedikit mengalami perlambatan jika dibandingkan dengan pertumbuhan pada tahun-tahun sebelumnya. Laju pertumbuhan ekonomi Kota Bogor pada tahun 2014 mencapai level 5,97 persen. Perlambatan ini secara langsung maupun tidak langsung sangat dipengaruhi oleh kondisi perekonomian nasional dan global yang juga mengalami tekanan dan perlambatan laju pertumbuhannya.

Jika dilihat lebih dalam, maka Kategori Informasi dan Komunikasi mengalami pertumbuhan yang sangat pesat dibandingkan kategori lainnya. Kategori ini tumbuh 18,69 persen pada tahun 2014, atau mencapai dua kali lipat pertumbuhan pada tahun 2013 yang hanya tumbuh sebesar 9,41 persen. Pertumbuhan yang sangat cepat ini dipengaruhi oleh peralihan budaya yang sangat mengandalkan darin (internet). Peningkatan akses terhadap internet mengakibatkan sektor informasi dan komunikasi berkembang pesat. Hal ini juga semakin mendorong semakin ketatnya persaingan usaha pada sektor tersebut.

Kategori lain yang pertumbuhannya juga cukup signifikan dengan laju diatas 10 persen adalah Kategori Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial (13,30 persen) dan Kategori Jasa Pendidikan (10,30 persen). Sementara itu, Kategori Pertanian,

Kehutanan dan Perikanan menjadi kategori lapangan usaha yang paling lambat tumbuh di Kota Bogor, hanya berkisar 2 persen pada setiap tahunnya.

Fakta yang cukup menarik untuk dikaji lebih dalam adalah laju pertumbuhan pada Kategori Industri Pengolahan yang secara umum tumbuh sebesar 5,53 persen. Beberapa golongan industri bahkan tumbuh diatas pertumbuhan kategori Industri Pengolahan secara umum. Golongan Industri Karet, Barang dari Karet dan Plastik tumbuh paling cepat dibandingkan golongan lain, yaitu 7,04 persen. Fenomena menariknya adalah terjadinya pertumbuhan negatif yang cukup tinggi pada Golongan Industri Kertas dan Barang dari Kertas, Percetakan dan Reproduksi Media Rekam sebesar 9,55 persen. Pertumbuhan negatif ini mengindikasikan terjadinya penurunan output yang cukup signifikan pada industri ini.



Gambar 4.2
LPE Kota Bogor Tahun 2010-2014 (%)

4.1.6 Visi dan Misi Pemerintah Kota Bogor

4.1.6.1 Visi Pemerintah Kota Bogor

“Menjadikan Bogor sebagai kota yang nyaman, beriman dan transparan”

Kalimat visi di atas mengandung tiga kata kunci yaitu nyaman, beriman dan transparan. Pemaknaan tiga kata kunci tersebut secara lebih lanjut dijelaskan sebagai berikut:

Nyaman: Kondisi yang dirasakan masyarakat dalam melakukan berbagai aktivitas, seperti bekerja, berusaha, belajar, tumbuh dan aktifitas-aktifitas lain yang dilakukan di dalam kota oleh setiap elemen masyarakat. Pada dasarnya kondisi tersebut dapat terpenuhi sedikitnya oleh tiga faktor yaitu kualitas lingkungan, ketersediaan fasilitas perkotaan dan kultur masyarakat yang baik.

Beriman: Hal ini merupakan perwujudan dari masyarakat yang memiliki nilai-nilai agama dan moral yang tidak hanya sebagai cerminan nilai pribadi, namun terimplementasikan ke dalam kehidupan bersosialisasi antar sesama dan kepedulian terhadap lingkungan

hidup yang dijadikan tempat tinggal dan berlangsungnya berbagai aktivitas.

Harmonisasi pun tidak hanya terjadi diantara masyarakat saja, namun juga dengan lingkungannya. Selanjutnya perhatian terhadap generasi muda menjadi penting dalam menjamin terjaganya nilai dan norma ditengah gencarnya dampak negatif dari arus globalisasi.

Transparan : Lebih ditekankan pada proses berlangsungnya pemerintahan kota dalam mengefektikan tugas dan fungsi, serta mengawal arah pembangunan kota ke depan. Transparansi menuntut kecakapan dan peran aktif pemerintah dalam membuka diri, melayani, bekerja sama dengan berbagai pihak dalam melaksanakan program-program pembangunan, sehingga pemenuhan target pembangunan menjadi sebuah aksi kolaboratif bersama elemen masyarakat lain. Sebagai bagian dari transparansi, jalannya program-program pembangunan dapat diakses oleh masyarakat sehingga hak masyarakat atas informasi publik dapat terpenuhi. Makna Transparan kemudian diartikan juga sebagai pemerintahan yang demokratis, yang mana pemerintah mampu menyerap aspirasi warganya. Selain itu, transparan mencerminkan penyelenggara pemerintahan yang bersih dan bebas KKN. Pada prosesnya pemerintahan juga mampu menerapkan e-government secara adil, tepat, efektif, dan terintegrasi.

4.1.6.2 Misi Pemerintah Kota Bogor

Untuk mewujudkan visi pembangunan Kota Bogor 2015-2019 tersebut, dapat ditempuh melalui enam misi pembangunan sebagai berikut:

1. Menjadikan Bogor kota yang cerdas dan berwawasan teknologi informasi dan komunikasi

Kota yang cerdas direpresentasikan oleh iklim lingkungan belajar yang tumbuh di tengah masyarakat. Hal ini diharapkan semakin berkembang dengan ketersediaan berbagai fasilitas yang mendorong kemudahan masyarakat untuk mengakses pengetahuan, utamanya lewat pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi. Masyarakat dapat mengakses informasi yang luas dan mendorong terjadinya proses pengambilan keputusan publik yang cerdas. Penyelenggaraan pemerintah dan pelayanan publik dilakukan dengan basis Sistem Informasi Manajemen yang terintegrasi. Sistem Informasi Manajemen itu sekaligus menjadi decision support system sehingga proses pengambilan keputusan publik dapat dilakukan secara cerdas pula.

2. Menjadikan Bogor kota yang sehat dan makmur

Kota yang sehat mencerminkan masyarakat dengan kemudahan terhadap akses layanan kesehatan. Layanan kesehatan yang memadai kemudian diimbangi pula

oleh kesadaran masyarakat dalam berperilaku sehat, mulai dari lingkungan rumah tangga sampai lingkungan perkotaan. Masyarakat yang sehat mendorong masyarakat yang lebih produktif sehingga masyarakat dapat memperoleh kesempatan berkarya secara maksimal. Kesempatan untuk berkarya inilah yang menjadi kunci menuju kemakmuran. Selain itu, ketersediaan barang-barang konsumsi yang terjangkau menjadi penunjang bagi kemakmuran sebuah kota.

3. Menjadikan Bogor kota yang berwawasan lingkungan

Wawasan lingkungan bukan hanya menjadi upaya namun juga menjadi budaya bagi setiap elemen masyarakat. Penerapan green city, rendah karbon, ramah lingkungan, penanganan sampah, diinternalisasikan sebagai gaya hidup. Kota yang berwawasan lingkungan didukung pula oleh peraturan-peraturan dan kebijakan yang menjamin upaya pelestarian dapat berjalan seiring dengan pertumbuhan kota.

4. Menjadikan Bogor sebagai kota jasa yang berorientasi pada kepariwisataan dan ekonomi kreatif

Masyarakat dengan individu-individu yang kreatif dapat menumbuhkan industri kreatif, yang pada akhirnya dapat bersinergi dalam mendukung tumbuhnya industri pariwisata. Masyarakat tersebut dapat tumbuh ditengah-tengah karakter kota yang kuat. Hal tersebut merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan, sehingga upaya mendesain kota harus dilakukan secara komprehensif untuk seluruh sudut kota. Lanskap kota yang berbudaya menguatkan citra kota yang kemudian menjadi aset dan juga identitas kota. Hal tersebut diikuti dengan berkembangnya proses-proses kreatif sehingga industri-industri kreatif dapat terus tumbuh.

5. Mewujudkan pemerintah yang bersih dan transparan

Pemerintah yang bersih merupakan pemerintah yang dapat menjamin tidak adanya praktek-praktek korupsi, kolusi dan nepotisme dalam perjalanan roda pemerintahan. Reformasi birokrasi menjadi syarat dalam menjalankan roda pemerintahan. Pemerintah aktif membuka diri bagi masyarakat dan juga membuka peluang-peluang kerjasama dengan berbagai pihak. Pemenuhan hak masyarakat akan informasi publik menjadi bagian dari upaya transparansi. Selanjutnya sinergitas dilakukan guna menyatukan berbagai potensi dan stabilitas kebijakan demi kemajuan pembangunan kota.

6. Mengokohkan peran moral agama dan kemanusiaan untuk mewujudkan masyarakat madani.

Peran moral agama dan kemanusiaan bukan hanya menjadi hal yang tumbuh dan mempengaruhi ranah individual saja, namun dapat menjadi nafas penggerak pembangunan kota. Kota berkembang dimana masyarakat hidup rukun dan damai. Setiap warga, kelompok, atau lembaga menjadi agen pembawa

kedamaian dan kesadaran bagi sesama untuk menerapkan nilai moral, agama, dan kemanusiaan dalam kehidupan sehari-hari.

4.1.7 Perangkat Daerah dan Tugas-tugas Pemerintah Kota Bogor

Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah Provinsi. Daerah Provinsi itu dibagi lagi atas daerah Kabupaten dan daerah Kota. Setiap daerah Provinsi, daerah Kabupaten, dan daerah Kota mempunyai pemerintahan daerah yang diatur dengan undang-undang.

Pemerintah Daerah dan DPRD adalah penyelenggara pemerintahan daerah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar 1945. Pemerintah daerah adalah Gubernur, Bupati, atau Walikota, dan Perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan daerah. Perangkat daerah adalah organisasi atau lembaga pada pemerintah daerah yang bertanggung jawab kepada Kepala Daerah dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan di daerah. Pada Daerah Provinsi, Perangkat Daerah terdiri atas Sekretariat Daerah, Dinas Daerah, dan Lembaga Teknis Daerah. Pada Daerah Kabupaten/Kota, Perangkat Daerah terdiri atas Sekretariat Daerah, Dinas Daerah, Lembaga Teknis Daerah, Kecamatan, dan Kelurahan.

Perangkat daerah dibentuk oleh masing-masing daerah berdasarkan pertimbangan karakteristik, potensi, dan kebutuhan daerah. Organisasi perangkat daerah ditetapkan dengan peraturan daerah setempat dengan berpedoman kepada peraturan pemerintah. Pengendalian organisasi perangkat daerah dilakukan oleh pemerintah pusat untuk Provinsi dan oleh Gubernur untuk Kabupaten/Kota dengan berpedoman pada peraturan pemerintah. Formasi dan persyaratan jabatan perangkat daerah ditetapkan dengan peraturan kepala daerah dengan berpedoman pada peraturan pemerintah.

4.2 Pengeluaran Pemerintah dan Sektor Transportasi Kota Bogor

4.2.1 Pengeluaran Pemerintah pada Sektor Transportasi Kota Bogor

Mengenai perkembangan pengeluaran pemerintah adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang menimbulkan permintaan akan barang publik dan faktor-faktor yang mempengaruhi tersedianya barang publik. Interaksi antara permintaan dan penawaran akan barang publik menentukan jumlah barang publik yang akan disediakan melalui anggaran belanja.

Peran pemerintah dalam sektor transportasi tentu berpengaruh terhadap perkembangan sektor transportasi itu sendiri. Namun seberapa besar pengaruh peranan tersebut, dapat dilihat dari perkembangan pengeluaran yang dilakukan pemerintah untuk pembangunan sektor transportasi. Salah satu faktor utama untuk membiayai pembangunan daerah adalah penerimaan pemerintah daerah. Penerimaan pemerintah daerah bersumber dari pendapatan asli daerah berupa pajak

daerah dan bantuan pemerintah pusat Tolak ukur meningkatnya kegiatan pembangunan suatu daerah dapat diamati dari realisasi pengeluaran pemerintah daerah, yang terdiri dari pengeluaran rutin dan pengeluaran pembangunan.

Pengeluaran pemerintah untuk pembangunan sektor transportasi tertuju pada penyediaan sarana dan prasarana transportasi, seperti pembangunan jalan dan jembatan, dan pelayanan publik terminal pelayanan trafik/rambu-rambu, pembangunan rel, pelayanan publik stasiun, dan lain-lain. Tidak hanya dalam bentuk pembangunan, namun juga dalam bentuk perbaikan-perbaikan sarana dan prasarana tersebut.

Tabel 4.2
Realisasi Pengeluaran Pemerintah (Belanja Modal) Sektor Transportasi
Kota Bogor Tahun 2010-2014 (Juta Rp)

Uraian	2010	2011	2012	2013	2014
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Belanja Transportasi	65.230.2	68.222.8	91.748.5	72.623.8	234.618.3
2. Belanja Modal Lainnya	133.103.2	138.055.1	130.527.5	151.684.3	264.717.6
Jumlah	198.333.4	206.277.9	222.276	224.308.1	499.335.9
Pertumbuhan (%)	1.53	4.06	7.75	0.91	122.61
Kontribusi (%)	32.89%	33.07%	41.28%	32.38%	46.99%

Sumber : Laporan Realisasi Anggaran Kota Bogor, 2017

Pada Tabel 4.2 terlihat bahwa dana yang dikeluarkan Pemerintah Kota Bogor untuk belanja di sektor Transportasi menunjukkan peningkatan yang cukup berarti. Jika pada tahun anggaran 2010 tercatat sebesar 65,23 milyar rupiah, sedangkan pada tahun 2014 meningkat tajam menjadi sebesar 234,6 milyar rupiah dan pertumbuhan pengeluarannya mengalami peningkatan setiap tahunnya. Meskipun pada tahun 2013 terjadi penurunan pengeluaran pemerintah. Hal ini menunjukkan pemerintah terus berupaya melakukan pembangunan pada sektor transportasi.

4.2.2 Sektor Transportasi Kota Bogor

Transportasi memegang peranan penting dalam pertumbuhan perekonomian khususnya perkotaan. Hal tersebut dikarenakan transportasi berhubungan dengan kegiatan-kegiatan produksi, konsumsi, dan distribusi. Pemerintah perlu mengedepankan pentingnya transportasi untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Berbagai aktifitas terkait dengan pemenuhan kebutuhan dasar memerlukan ketersediaan infrastruktur yang baik, sekarang transportasi berperan penting dalam mengakomodasi aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat. Peran lain pada tahap ini adalah sebagai fasilitas bagi sistem produksi dan investasi sehingga memberikan dampak positif pada kondisi ekonomi baik pada tingkat nasional maupun daerah. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi dapat membuka aksesibilitas sehingga meningkatkan produksi daya beli masyarakat.

4.2.2.1 Volume Kendaraan Transportasi Darat

Hampir semua jalan di wilayah Kota Bogor sudah diaspal. Hingga tahun 2014, panjang jalan yang sudah diaspal mencapai 90,69 persen. Jalan beton hanya sekitar 2,10 persen dan sisanya masih kerikil dan tanah. Jalan dengan kondisi baik mencapai 47,40 persen, kondisi sedang mencapai 40,79 persen dan sisanya 11,81 persen dalam kondisi rusak ringan hingga berat.

Tabel 4.3
Panjang Jalan Menurut Keadaan dan Status Jalan Di Kota Bogor

Rincian/Description	Status Jalan/Status Of Road			Jumlah /Total	
	Jalan Negara/ State Roads	Jalan Propinsi Province Roads	Jalan Kab/Kota/ Country Roads		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
<i>1. Jenis Permukaan/ Type of Surface</i>					
a. Aspal/Asphalt	15.191	8.989	662.736	689.916	
b. Beton/Concrete	13.828	0	2.049	18.877	
c. Kerikil/Gravel	0	0	17.359	17.359	
d. Tanah/Soft/Land	0	0	37.241	37.241	
Jumlah/Total	29.019	8.989	719.385	757.393	
<i>2. Kondisi Jalan/Condition</i>					
a. Baik/Good	27.019	7.142	324.816	358.977	
b. Sedang/Moderately	2.000	1.847	305.127	308.974	
c. Rusak/Damage			67.809	67.809	
d. Rusak Ringan/Minor Damage			21.633	21.633	
Jumlah/Total	29.019	8.989	719.385	757.393	
<i>3. Kelas Jalan/Road Class</i>					
I	-	-	-	-	
II	-	-	-	-	
III	-	-	-	-	
III A	-	-	-	-	
III B	-	-	-	-	
III C	-	-	-	-	
Tidak dirinci/Not Specified	-	-	-	-	
Jumlah/Total	2013	29.019	8.989	719.385	757.393
	2013	29.019	8.989	719.385	757.393
	2012	29.019	8.989	714.642	752.650
	2011	33.948	8.989	711.817	754.754

Sumber : Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air
Source : Departement of Higways and Water Resources

-} = Data Tidak tersedia

Transportasi darat yang menyangkut angkutan motor dan jalan raya serta kereta api di Kota Bogor berkembang pesat. Yang dimaksud dengan angkutan motor dan jalan raya adalah pengangkutan yang menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor di jalan raya. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan yang bejalan di atas

Tabel 4.4
Banyaknya Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan

Tahun	Sedan	Jeep	Mini Bus		Bus		Truck/Pick Up		Roda empat		Sepeda Motor
			Bukan Umum	Umum	Bukan Umum	Umum	Bukan Umum	Umum	Bukan Umum	Umum	
2011	8.280	3.418	34.443	5.275	403	429	10.020	169	56.567	5.873	219
2012	5.333	-	-	-	254	443	10.551	221	311.680	-	248
2013	9.220	4.446	45.781	5.258	287	444	11.390	277	71.126	5.979	27E
2014	9.501	4.864	51.803	5.225	344	434	12.013	283	14.365	-	31C

Sumber : Dinas Pendapatan Daerah Jawa Barat, 2017

Kendaraan bermotor yang mendominasi di Kota Bogor adalah sepeda motor. Hal ini ditunjukkan dari besarnya jumlah sepeda motor di Kota Bogor. Masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan sepeda motor dikarenakan karena kendaraan yang masih dapat dijangkau oleh masyarakat menengah bawah, hemat bahan bakar, dan ongkos pemeliharaan yang rendah dibanding dengan kendaraan bermotor lainnya.

Tabel 4.5
Jumlah Penumpang Kereta Api Stasiun Bogor Tahun 2010-2013

Tahun	Penumpang Umum	Penumpang Abudemen	Jumlah Penumpang	Rata-rata Jarak per Penumpang
2010	10 797 515	1 995 710	12 793 225	48.00
2011	10 986 668	1 729 440	12 716 108	44.17
2012	10 858 074	686 700	12 544 774	38.72
2013	14 975 928	2 515 477	17 491 405	54.04

Sumber : PT KAI Stasiun Bogor

Terlihat pada tabel diatas penggunaan jasa kereta api meningkat setiap tahunnya. Namun, sempat mengalami penurunan karena terjadi fenomena substitusi pada tahun 2012. Pada periode itu penurunan laju yang tajam pada angkutan rel diiringi dengan percepatan pertumbuhan pada sub kategori angkutan darat. Fenomena ini diakibatkan program penghapusan tiket abonemen kereta Jabodetabek yang berakibat pada penurunan drastis jumlah penumpangnya.

Tabel 4.6
Jumlah Surat yang Dikirim Lewat Pos pada Kantor Pos Tahun 2010-2013

Tahun	Biasa	Express	Kilat Khusus	Paket Pos
2010	244.575	188.045	355.342	24.444
2011	146.005	144.865	605.283	33.619
2012	342.645	191.433	384.891	40.444
2013	472.420	135.281	311.158	32.186

Sumber : PT Pos Kota Bogor

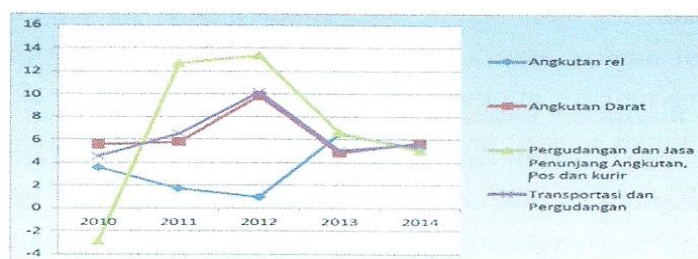
Terlihat pada tabel diatas pengiriman jasa pos selalu meningkat setiap tahunnya. Namun, ada penurunan pada tahun 2013 pada jenis pengiriman biasa dan express karena pengguna lebih dominan menggunakan kilat khusus.

Tabel 4.7
Perkembangan Nilai Tambah Sektor Transportasi dalam PDRB Kota Bogor
Tahun 2010-2014 (Juta Rp)

Uraian (1)	2010 (2)	2011 (3)	2012 (4)	2013 (5)	2014 (6)
1. Angkutan Rel	24.782,4	25.764,7	28.391	32.154	39.796
2. Angkutan Darat	1.770.379,2	1.926.242,1	2.176.072,5	2.486.775,2	2.695.718,5
3. Pergudangan dan Jasa Penunjang Angkutan Pos dan Kurir	230.006,3	289.930,4	344.770,0	375.341,7	415.539,0
Jumlah	2.025.167,9	2.241.937,2	2.549.233,6	2.894.271,0	3.151.053,5
Pertumbuhan (%)	9.26	10.70	13.71	13.53	8.87
Total PDRB (Juta Rp)	18.775.588,6	20.766.181,81	23.254.869,47	26.082.329,1G	28.147.188,4
Kontribusi (%)	10.80	10.80	10.96	11.10	10.81

Sumber : BPS, PDRB Kota Bogor Menurut Lapangan Usaha, 2017

Seperti tampak pada Tabel di atas, selama kurun waktu lima tahun terakhir, sub sektor transportasi darat memberikan sumbangan yang cukup besar terhadap PDRB Kota Bogor dan nilainya senantiasa menunjukkan perkembangan yang cukup berarti. Jika pada tahun 2010 sektor Transportasi menghasilkan nilai tambah sebesar 2,02 triliun rupiah, pada maka tahun 2014 nilainya menjadi sebesar 3,15 triliun rupiah atau memiliki kontribusi sebesar 10,83 persen. Kontribusi yang cukup signifikan bagi perekonomian wilayah Kota Bogor.



Gambar 4.3

Laju Pertumbuhan Lapangan Usaha Kategori Transportasi di Kota Bogor 2014
(Persen)

Jika ditinjau dari laju pertumbuhannya, maka Kategori ini mengalami puncak pertumbuhan tertinggi pada tahun 2012 dan terus mengalami perlambatan pada tahun 2013 dan 2014. Terjadi fenomena substitusi pada pertumbuhan laju subkategori angkutan rel dan angkutan darat pada tahun 2012. Pada periode itu penurunan laju yang tajam pada angkutan rel diiringi dengan percepatan pertumbuhan pada sub kategori angkutan darat. Fenomena ini diakibatkan program penghapusan tiket abonemen kereta Jabodetabek yang berakibat pada penurunan drastis jumlah penumpangnya. Pada tahun 2013, dengan diterapkannya manajemen baru *Commuter Line* disertai sosialisasi *ticketing system* pada para pengguna, jumlah penumpang

kembali melonjak tajam mengakibatkan subkategori angkutan rel mengalami pertumbuhan yang sangat cepat.

4.2.3 Pengeluaran Pemerintah Terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Sektor Transportasi Kota Bogor

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) menurut penggunaan menggambarkan penggunaan barang dan jasa yang diproduksi oleh berbagai sektor dalam masyarakat. Penggunaan PDRB tersebut secara garis besar ada dua macam yaitu konsumsi antara yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan dalam proses produksi dan konsumsi akhir untuk memenuhi kebutuhan konsumsi masyarakat.

Sektor ekonomi adalah kesatuan dari unit-unit produksi yang dihasiikan oleh suatu wilayah tertentu. Sektor-sektor ekonomi yang berkontribusi terhadap PDRB di Kota Bogor, antara lain: sektor pertanian, sektor pertambangan, sektor industri pengolahan, sektor listrik dan gas, pengadaan air, sektor konstruksi, sektor perdagangan, sektor transportasi dan pergudangan, penyedia akomodasi, informasi dan komunikasi, jasa keuangan, real estate, jasa perusahaan, administrasi pemerintah, jasa pendidikan, jasa kesehatan dan sosial dan sektor jasa-jasa lainnya. Tetapi dalam penelitian ini akan lebih memfokuskan untuk meneliti sektor transportasi saja.

Kategori ini mencakup penyediaan angkutan penumpang atau barang, baik yang berjadwal maupun tidak, dengan menggunakan rel, saluran pipa, jalan darat, air atau udara dan kegiatan yang berhubungan dengan pengangkutan. Kategori Transportasi dan Pergudangan terdiri atas; angkutan rel; angkutan darat; angkutan laut; angkutan sungai; danau dan penyeberangan; angkutan udara; pergudangan dan jasa penunjang angkutan; pos dan kurir. Kegiatan pengangkutan meliputi kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan alat angkut atau kendaraan, baik bermotor maupun tidak bermotor. Sedangkan jasa penunjang angkutan mencakup kegiatan yang sifatnya menunjang kegiatan pengangkutan seperti: terminal, pelabuhan, pergudangan, dan lain-lain.

Pertumbuhan ekonomi yang dilihat dari besaran PDRB daerahnya mencerminkan keadaan perekonomian di daerah tersebut. Dimana PDRB merupakan gambaran tingkat perkembangan ekonomi yang terjadi. Jika terjadi pertumbuhan yang positif, hal ini menunjukkan adanya peningkatan perekonomian dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Sebaliknya, jika terjadi penurunan pada PDRB daerah tersebut maka hal ini menunjukkan adanya penurunan pada perekonomian dari tahun ke tahun.

4.3 Analisis Data

4.3.1 Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif merupakan analisis yang bertujuan menggambarkan secara sistematis dan faktual tentang fakta-fakta serta hubungan antar variabel yang diselidiki dengan cara mengumpulkan data, mengolah, menganalisis, dan

menginterpretasi data dalam pengujian hipotesis statistik. Berikut disajikan mengenai hasil statistik deskriptif atas model regresi dengan menggunakan SPSS Versi 23 yang digunakan dalam penelitian ini.

Tabel 4.8 menggambarkan ringkasan data-data penelitian seperti, minimum, maksimum, mean (rata-rata), standar deviasi, varian, dan lain-lain. Dalam penelitian ini penulis menggunakan variabel independen yaitu Pengeluaran Pemerintah dan variabel dependen yaitu Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

Tabel 4.8
Analisis Statistik Deskriptif
Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pengeluaran Pemerintah	5	91,00	12261,00	2737,2000	5330,75869
PDRB Sektor Transportasi	5	887,00	1371,00	1121,4000	230,05717
Valid N (listwise)	5				

(Sumber : Data Processed by SPSS version 23, Tahun 2017)

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui untuk variabel XI yaitu pengeluaran pemerintah jumlah data 5, nilai minimum sebesar 91.00, nilai maksimum sebesar 12261.00, rata-rata sebesar 2737.2000, dan deviasi standar sebesar 5330.75869. Selanjutnya, variabel Y yaitu produk domestik regional bruto (PDRB) pada sektor transportasi memiliki nilai minimum sebesar 887.00, nilai maksimum sebesar 1371.00, rata-rata 1121.4000, dan standar deviasi sebesar 230.05717.

4.3.2 Analisa Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi dilakukan untuk mengetahui pengaruh statistik antara 2 variabel. Persamaan regresi dibentuk untuk menerangkan pola hubungan variabel-variabel. Variabel yang akan diduga disebut variabel terikat (Laju Pertumbuhan Sektor Transportasi), sedangkan variabel yang menerangkan perubahan variabel terikat disebut variabel bebas (Pengeluaran Pemerintah).

Analisis statistik yang digunakan adalah persamaan regresi dinyatakan sebagai berikut:

$$Y = a + bX$$

Keterangan:

Y = PDRB pada Sektor Transportasi

X = Pengeluaran Pemerintah pada Sektor Transportasi

a = Konstanta

b = Koefisien regresi

e = Error

Tabel 4.9
Hasil Analisis Regresi Linier Sederhana
Coefficients³

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant) Pengeluaran Pemerintah	1186,664 ,024	114,181 ,021	,652	10,393 -1,148	,008 ,302	1,000	1,000

a. Dependent Variable: PDRB Sektor Transportasi

Dari tabel *coefficients* diatas bila dilihat pada kolom B *unstandardized coefficients*. Persamaan dari regresi linier berganda ini adalah sebagai berikut :

$$Y = 1186,664 + 0,024 SP$$

Persamaan regresi linier sederhana diatas memiliki arti sebagai berikut:

1. Nilai Constant menunjukkan nilai positif sebesar 1186,664 yang artinya jika variabel independen (pengeluaran pemerintah) naik atau berpengaruh dalam satu satuan maka variabel dependen Laju Pertumbuhan Sektor Transportasi akan naik terpenuhi sebesar 1186,664.
2. Pengeluaran pemerintah memiliki koefisien sebesar 0.024 yang artinya ada hubungan positif antara variabel pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi terhadap laju pertumbuhan sektor transportasi. Kenaikan sektor transportasi sebesar 0,024 ini mengakibatkan kenaikan pada variabel laju pertumbuhan PDRB sektor transportasi sebesar 0,024 dengan asumsi bahwa semua variabel bebas adalah tetap. Hal ini sesuai dengan hipotesis bahwa pengeluaran pemerintah berpengaruh positif terhadap pertumbuhan sektor transportasi.

4.3.3 Pengujian Hipotesis

4.3.3.1 Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji t)

Uji t pada dasarnya menunjukkan apakah masing - masing variabel independen memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen. Koefisien regresi masing - masing variabel independen dikatakan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen jika $t\text{-hitung} < t\text{-tabel}$ atau $t\text{-hitung} > t\text{-tabel}$. t tabel dicari pada signifikansi $0,05/2 = 0,025$ (uji dua sisi) dengan tingkat derajat kebebasan $df = n-k-1$ atau $df = 5-1-1 = 3$. Berikut hasil dari pengujian uji t.

Tabel 4.10
Hasil Pengujian Hipotesis Uji t
Coefficients"

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant) Pengeluaran Pemerintah	1186,664 ,024	114,181 ,021	,652	10,393 1,148	,002 ,034

(Sumber : Data Processed by SPSS version 23, Tahun 2017)

Hasil dapat dilihat dari Tabel di atas menunjukkan bahwa variabel pengeluaran pemerintah mempunyai koefisien regresi 0,024 dan t hitung $< t$ tabel ($1,148 < 3,182$) dengan tingkat signifikansi dibawah 0,05 yaitu 0,034 maka dapat disimpulkan bahwa pengeluaran pemerintah berpengaruh terhadap PDRB sektor transportasi. Berdasarkan hasil *Beta* menunjukkan bahwa arah hubungan pengeluaran pemerintah dengan PDRB sektor transportasi adalah positif signifikan. Hasil dari uji t diatas pengeluaran pemerintah berpengaruh positif terhadap PDRB sektor transportasi sudah sesuai dengan hipotesis.

4.3.4 Analisis Koefisien Determinasi (R)

Analisis koefisien determinasi berguna untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model (variabel-variabel independen) dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara 0 dan 1. Nilai R yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai R^2 yang mendekati 1 berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen. Berikut hasil dari analisis determinasi :

Tabel 4.11
Hasil Uji Determinasi

Model Summary ⁰					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,652 ^a	,405	,574	221,42285	1,024

a. Predictors: (Constant), Pengeluaran Pemerintah

b. Dependent Variable: PDRB Sektor Transportasi

(Sumber : Data Processed by SPSS version 23, Tahun 2017)

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa Nilai *Adjusted R Square* adalah sebesar 0,574. Hasil ini menunjukkan bahwa kontribusi variabel independen (pengeluaran pemerintah) hanya mampu menjelaskan variabel dependen (PDRB sektor transportasi) sebesar 0,574 atau 57,4%, sedangkan sisanya sebesar 42,6% dipengaruhi oleh variabel lain.

4.4 Pembahasan dan Interpretasi Hasil Penelitian

Berdasarkan dari hasil penelitian yang telah penulis lakukan mengenai pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi terhadap pertumbuhan sektor transportasi di Kota Bogor sepanjang tahun 2010-2014, maka dapat dilakukan interpretasi hasil penelitian sebagai berikut:

4.4.1 Pengaruh Pengeluaran Pemerintah pada PDRB Sektor Transportasi

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh bahwa Nilai Sig. t -statistik pengeluaran pemerintah adalah 0,034. Nilai ini lebih kecil dari $\alpha = 5\%$ atau 0,05 yang berarti menolak H_0 dan menerima H_1 . Hal ini sesuai dengan hasil pengujian statistik yang membandingkan antara t hitung dengan t tabel, nilai t tabel (0,025 ;3) adalah 3,182. Dengan demikian hasilnya yaitu t hitung $> t$ tabel ($1,148 < 3,182$). Oleh

karena itu, hal ini menunjukkan bahwa variabel pengeluaran pemerintah berpengaruh secara signifikan terhadap pertumbuhan sektor transportasi yang dapat diukur dan dilihat dari peningkatan PDRB sektor transportasi daerah Kota Bogor. Dimana yang paling berpengaruh signifikan adalah angkutan darat karena menyumbang laju pertumbuhan sektor transportasi yang besar di kota Bogor, contoh penerapannya pada perbaikan jalan kota Bogor karena jika sudah baik alat moda transportasi di kota Bogor sudah terjamin baik dari akomodasi maupun jalannya maka itu akan menunjang kegiatan transportasi di kota Bogor dan tentunya akan berdampak pada kesejahteraan masyarakat yang semakin ingin menggunakan transportasi di kota Bogor.

Variabel pengeluaran pemerintah atas transportasi dalam jangka pendek signifikan mempengaruhi pertumbuhan PDRB Kota Bogor bidang transportasi. Hubungan yang terjadi antara pengeluaran pemerintah dilihat dari tahun ke tahun mengalami peningkatan dan memberikan dampak positif dan signifikan terhadap PDRB sektor transportasi. Peningkatan pengeluaran pemerintah yang dialokasikan untuk pelayanan publik dalam sektor transportasi yang diharapkan menjadi salah satu sumber pembiayaan dalam pembangunan fasilitas-fasilitas di bidang transportasi yang akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Infrastruktur merupakan suatu sarana (fisik) pendukung agar pembangunan ekonomi suatu negara dapat terwujud.

Gambaran nyata pengeluaran pemerintah daerah dapat dilihat dari belanja daerah atau belanja modal yang dikeluarkan oleh daerah tersebut. Dimana belanja daerah itu, akan dialokasikan untuk keperluan pemeliharaan serta perbaikan sarana dan prasarana infrastruktur daerah di bidang transportasi. Seperti perbaikan jalan untuk menunjang kegiatan transportasi khususnya pada angkutan darat yang menunjukkan pertumbuhan yang paling besar dalam meningkatkan pertumbuhan di sektor transportasi. Pada tabel 4.2 yang telah disajikan sebelumnya, menyatakan bahwa besaran pengeluaran pemerintah pada tahun 2010 untuk sektor transportasi sebesar Rp 65,23 Milyar, sedangkan ditahun 2014 pengeluaran pemerintah sebesar Rp 234,6 Milyar. Selain pengeluaran daerah, pemerintah daerah menerima pendapatan yang bersumber dari retribusi daerah, yang mana merupakan pungutan pembayaran atas jasa dan dari pembayaran perizinan pembangunan tertentu yang diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.

Kontribusi sektor transportasi bagi PDRB Kota Bogor cukup berpengaruh, dimana hanya ada tiga subkategori yang kegiatan ekonominya ditemui di kota Bogor, yaitu angkutan rel, angkutan darat serta pergudangan dan jasa penunjang angkutan, pos dan kurir. Pada tahun 2014 besaran PDRB yang tercipta dari kategori ini sebesar 3,15 Triliyun Rupiah atau dilihat dari besaran kontribusinya mencapai 10,83% atau rata-rata 10% lebih. Hal ini didukung oleh semakin berkembangnya transportasi di Kota Bogor (pertumbuhan meningkat). Dimana, subsektor transportasi yang memberikan pengaruh signifikan terdapat pada angkutan darat karena dari tahun 2010 hingga tahun 2013 selalu mengalami peningkatan 10%. Dan dilihat dari hasil

penelitian, pengeluaran pemerintah berpengaruh positif atas pertumbuhan sektor transportasi. Hal ini berarti bahwa peran pemerintah dalam rangka membangun sektor transportasi sangat diperlukan dalam memajukan sektor ini. Pemerintah Kota Bogor memprioritaskan masalah transportasi dalam menciptakan kondisi yang kondusif bagi peningkatan kualitas perilaku masyarakat, termasuk dalam bidang transportasi publik.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Pengeluaran Pemerintah pada Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Sektor Transportasi di Kota Bogor tahun 2010-2014. Berdasarkan pengolahan data dan hasil analisis pengujian data secara deskriptif dan statistik, maka dapat diperoleh beberapa kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Pengeluaran pemerintah berpengaruh positif dan signifikan menunjukkan kenaikan PDRB sektor transportasi atau pertumbuhan sektor transportasi di Kota Bogor dalam kurun waktu tahun 2010 - 2014. Pertumbuhan PDRB Kota Bogor ditentukan oleh besarnya kontribusi yang dihasilkan oleh masing-masing sektor ekonominya.
2. Berdasarkan uji t-statistik diketahui pengeluaran pemerintah terhadap PDRB sektor transportasi dengan hasil regresi nilai koefisien yaitu 0,0034 dengan ($\text{sig. } t < 0,05$). Dengan demikian variabel pengeluaran pemerintah berpengaruh nyata terhadap PDRB sektor transportasi. Gambaran nyata pengeluaran pemerintah daerah dapat dilihat dari belanja daerah atau belanja modal yang dikeluarkan oleh daerah tersebut. Dimana belanja daerah itu, akan dialokasikan untuk keperluan pemeliharaan serta perbaikan sarana dan prasarana infrastruktur daerah dibidang transportasi. Seperti perbaikan jalan untuk menunjang kegiatan transportasi khususnya pada angkutan darat yang menunjukkan pertumbuhan yang paling besar dalam meningkatkan pertumbuhan di sektor transportasi.
3. Hasil *R Square* atau R^2 adalah sebesar 0,574 atau 57,4%. Hal ini menunjukkan bahwa kontribusi variabel independen (pengeluaran pemerintah) mampu menjelaskan variabel dependen (PDRB sektor transportasi) sebesar 0,574 atau 57,4%, sedangkan sisanya sebesar 42,6% dipengaruhi oleh variabel lain.

5.2 Saran

Adapun yang dapat disampaikan sehubungan dengan permasalahan penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Secara Praktis
 - a. Berdasarkan hasil penelitian, diketahui peranan pemerintah dalam pembangunan sektor transportasi sangat besar. Namun, hal ini perlu dibarengi dengan adanya peranan pihak swasta agar proses pembangunan dapat lebih berkembang, berjalan dengan baik (tidak tertunda-tunda). Dan perlunya perbaikan-perbaikan akan sarana dan prasarana transportasi guna memperlancar sistem transportasi di Kota Bogor. Semakin meningkatnya pertumbuhan transportasi, perlu juga dipikirkan akibat atau dampak yang ditimbulkan oleh pertumbuhan ini.

Banyak masalah-masalah yang akan timbul akibat pertumbuhan ini. Sebagai contoh, semakin meningkatnya kendaraan bermotor di Kota Bogor, sedangkan wilayah kota Bogor yang tetap dan panjang jalan yang tetap, ditambah lagi semakin kecil lahan kbsong di kota Bogor tentu dapat mengakibatkan kemacetan, polusi udara, polusi bunyi, resiko kecelakaan yang tinggi dan lain-lain.

Hal tersebut harus diperkirakan untuk menahan laju pertumbuhan transportasi yang berdampak negatif bagi Kota Bogor. Pengalihan pemanfaatan jasa transportasi mungkin merupakan salah satu alternatif dalam menekan laju pertumbuhan ini. Sebagai contoh, pemanfaatan jasa angkutan umum dibanding menggunakan kendaraan pribadi untuk transportasi dalam kota Bogor, pengembangan dan perbaikan transportasi kereta api untuk transportasi antar kota/kabupaten dan provinsi. Hasil penelitian menunjukan bahwa pengeluaran pemerintah terhadap PDRB sektor transportasi berpengaruh secara signifikan. Perlu ditingkatkan investasi dalam sektor transportasi sehingga dapat membantu pemerintah untuk menyediakan fasilitas jaringan transportasi yang baik bagi masyarakat.

- b. Dalam upaya peningkatan kualitas pelayanan publik oleh pemerintah daerah dapat dilakukan dengan strategi-strategi yang dapat membangun sistem pelayanan yang baik untuk mewujudkan kualitas dari kebijakan publik yang baik.

2. Secara Teoritis

Diharapkan dapat digunakan sebagai salah satu sumber data atau sebagai tambahan pengetahuan bagi peneliti selanjutnya dan dilakukan peneliti lebih lanjut berdasarkan faktor lainnya, variabel yang berbeda, jumlah sampel yang lebih banyak dari sebelumnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo, 2010. "*Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*". Edisi pertama Mei 2010. Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Agus Widarjono. 2013. *Ekonometrika Pengantar dan Aplikasinya*. Edisi Keempat. UPP STIM YKPN. Yogyakarta.
- Bachdi. 2016. Peralihan Sektor Agraris Ke Sektor Industri. (diakses pada 16 oktober 2016, Pk. 14.00) [Http://Wahyusaputro88.blogspot.co.id/2011/10/perihal-sektor-agraris-ke-sektor.html](http://Wahyusaputro88.blogspot.co.id/2011/10/perihal-sektor-agraris-ke-sektor.html).
- Badan Pusat Statistik. 2010. "*Produk Domestik Regional Bruto Kota Bogor 2010-2014*". Badan Pusat Statistik Kota Bogor.
- Badan Pusat Statistik. 2015. "*Kota Bogor Dalam angka 2015*". Badan Pusat Statistik Kota Bogor.
- Basri, Zainul Yuswar dan Mulyadi Subri, 2005. *Keuangan Negara dan Analisis Kebijakan Utang Luar Negeri*. Rajawali Press. Jakarta.
- Deni Friawan. 2008. *Kondisi Pembangunan Infrastruktur di Indonesia*. CSIS Vol.37. No.2 Juni 2008. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Desi Dwi Bastias. 2010. *Analisis Pengaruh Pengeluaran Pemerintah atas Pendidikan, Kesehatan, dan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Periode Tahun 1969-2009*. Universitas Diponegoro Semarang.
- Dety Karya dan Syamri Syamsudin. 2016. *Makro Ekonomi Pengantar untuk Manajemen*. PT R.ajaGrafindo Persada. Jakarta.
- Fahruky, Aidil Fitriadi. 2005. *Analisis Peranan Sektor Transportasi dan Telekomunikasi Terhadap PDRB Sumatera Utara*. Universitas Sumatera Utara.
- Febi Christine Siahaan dan Roy Valiant Salomo. 2012. *Alokasi Anggaran Belanja Sektor Transportasi*. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.
- Firdaus. 2011. *Ekonometrika, Suatu Pendekatan Aplikatif*. Bumi Aksara. Jakarta.
- Grigg, Ronald, Ehrenberg, 1998. *Modern Labour Economic*. Scoot and Foresman Company.
- Herry Gunawan. 2015. *Pengantar Transportasi dan Logistik. Edisi Pertama*. Rajawali. Jakarta.
- Indayani Hasim. 2013. *Analisis Keterkaitan Transportasi Darat dengan Pertumbuhan Ekonomi Di Kabupaten Merauke*. Universitas Hasanudin Makasar.

- Jhingan, M.L. 2006. *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Kota Bogor. www.google.com. Diakses tanggal 20 Oktober 2016.
- Mahmudi. 2011. *"Akuntansi Sektor Publik"*. UII Press, Yogyakarta.
- Nurman. 2015. *Strategi Pembangunan Daerah*. PT RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Sadono Sukirno. 2006. *Pengantar Teori Mikro Ekonomi*. Edisi Ketiga. Raja Grafindo, Persada. Jakarta.
- Shochrul R, Dyah W, Rahmat H, dan Martha R. 2011. *Car a Cerdas Menguasai Eviews*. Salemba Empat. Jakarta.
- Silaban, Yana Juli. 2002. *Analisis Peranan Transportasi Darat dalam Pertumbuhan Ekonomi Sumatera Utara*. Universitas Sumatera Utara.
- Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No 58 2005 Pengelolaan Keuangan Daerah, Jakarta: Sekretariat Negara.
- Renyowijoyo, Muindro. 2010. "Akuntansi Sektor Publik: Organisasi Non Laba, Edisi Pertama". Mitra Wacana Media. Jakarta.
- Tarigan, Robinson. 2015. *Ekonomi Regional*. PT Bumi Aksara. Jakarta.
- Sri Fatmawati Syam. 2014. *Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Di Sektor Pendidikan, Kesehatan dan IPM Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Sulawesi Selatan*. Universitas Hasanudin Makasar.
- Sugiyono. 2014. *Statistik Deskriptif*. Lembaga Penerbit Erlangga. Jakarta.
- Zulfikar Sani. 2012. *Trasnportasi Suatu Pengantar*, Universitas Indonesia. Jakarta.