

Biaya Minimum Birokrasi Pemerintah Daerah: Studi Kasus Pemerintah Daerah Provinsi Sumatera Barat

Wempie Yuliane¹

¹Departemen Ilmu Ekonomi, Ekonomi dan Bisnis, Fakultas Universitas Andalas, Padang, Indonesia

wempie_y@yahoo.com

Abstrak

Menghadapi praktik terkadang memerlukan biaya, khususnya dalam penelitian saya terkait biaya transportasi dan biaya transaksi. Saya percaya bahwa dengan mengurangi biaya-biaya ini, dapat memberikan kekuatan anggaran lebih kepada pemerintah daerah untuk layanan pendidikan dan kesehatan sehingga dalam jangka panjang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi lokal. Dalam diskusi mengenai "kematian jarak" yang diperkenalkan oleh Cairncross (1997) dalam(Cairncross, 2002)dan ditanggapi oleh(Rietveld dan Vickerman, 2004), yang menyatakan bahwa "kematian jarak" masih prematur, saya mencoba menerapkannya pada birokrasi pemerintah daerah. Saya memperkirakan setidaknya 70% biaya transportasi dapat dikurangi melalui kebijakan sosial berskala besar (PSBB) pada bulan April-Oktober 2020, serta pertemuan berani, bekerja dari rumah, dan kegiatan lain yang tidak memerlukan fisik. Saya melakukan perbandingan realisasi anggaran sebelum dan setelah pandemi Covid-19 (2019 dan 2020) dan menemukan bahwa ada kekakuan dalam biaya perjalanan di pemerintah daerah karena biaya perjalanan tidak berkurang secara signifikan pada era pandemi. Apalagi dalam proporsi terhadap total anggaran, proporsi realisasi biaya transportasi meningkat. Hasil-hasil ini memberi kesan kepada saya bahwa ada kekakuan dalam biaya perjalanan hampir di semua variabel kecuali biaya transportasi dan potensi moral hazard di dalamnya. Memberikan perhatian lebih pada biaya perjalanan dan menggunakan teknologi dalam bekerja serta memberikan layanan dapat meningkatkan kemampuan pemerintah daerah untuk melayani masyarakat lokal dengan lebih baik sehingga mendukung pertumbuhan ekonomi.

Kata Kunci:biaya transportasi, birokrasi pemerintah daerah, kematian jarak

Abstrak

Dealing with bureaucracy sometimes needs a cost, specifically in my research transport cost and transaction cost. I believe by reducing these costs be able to give more budget power to local government for education and health services thus in long term enhance local economic growth. In the discourse of the death of distance introduced by Cairncross (1997) in (Cairncross, 2002) and has been responded by (Rietveld & Vickerman, 2004), the death of distance is premature, I am trying to apply it into local government bureaucracy. I am expecting to have at least 70 % of transport cost decreased through large-scale social restrictions (PSBB) in April-October 2020, and online meeting, work from home and other non physical-needed activity. I did a comparison budget realization before and after pandemy covid-19 (2019 and 2020) and found that there is rigidity in travel cost in local government as the travelling cost did not reduce significantly at pandemic era. Even in proportion to total budget, the proportion of the transport cost realization increased. These results give me impression that there is regidity in travel cost almost in all variable except for transport expense and potential moral hazard in it. Giving more attention in travel cost and using technology in working and giving services can increase the ability of local government to serve local people better thus support economic growth.

Keywords: *transport cost, local government bureaucracy, death of distance*

PENDAHULUAN

Di era digital dan di masa pandemi, kita melihat fakta bahwa penggunaan teknologi informasi dapat membuat jarak menjadi kematian atau jarak menjadi tidak penting. Beberapa aktivitas seperti rapat, konferensi, pameran dan promosi, belajar dan bekerja kini dapat dilakukan dari mana saja dengan zoom, google meeting, skype dan platform lainnya. Hal ini telah diprediksi oleh (Cairncross, 2002) karena penggunaan internet telah meningkat. Beberapa ilmuwan seperti (Rietveld dan Vickerman, 2004) tidak setuju dengan hal tersebut karena berdasarkan penelitian mereka, biaya transportasi sebagai konsekuensi jarak masih ada, berkurang tetapi tidak menjadi nol. Teknomlogi Informasi dan Kumnikasi terbukti lebih merupakan pelengkap (komplementer) transportasi fisik daripada penggantinya (subtitusi).

(Isard, 1951) mengatakan bahwa jarak merupakan input yang secara tidak langsung berperan penting dalam peningkatan produksi (output), apabila dapat diturunkan (biaya transportasi). (Cairncross, 2002), internet terbukti berkontribusi dalam dua hal, *pertama*, menurunkan harga secara bertahap tetapi lebih signifikan, *kedua*, berdampak lebih besar pada industri jasa. Dan itu terjadi melalui penurunan biaya komunikasi, memaksa orang untuk mengambil pandangan global, meningkatnya saluran distribusi seperti pasar, perpustakaan dan platform komputasi, menurunkan hambatan masuk, memberi pembeli lebih banyak informasi yang meningkatkan persaingan, dan mempercepat inovasi.

Birokrasi adalah proses produksi yang berorientasi pada pelayanan. Yang ingin saya bahas dalam tulisan ini adalah potensi biaya yang dapat dihemat. Saya dapat mengelompokkannya (total biaya transportasi yang dapat dihemat) menjadi sisi penawaran dan sisi permintaan. Dari sisi penawaran, kita memiliki dua jenis biaya: pertama, biaya bensin dan biaya perawatan kendaraan, kedua, biaya perjalanan dinas yang kita kenal di Indonesia sebagai "perjalanan dinas". Dari sisi permintaan, biaya perjalanan untuk mendapatkan layanan dari birokrasi. Biaya ini dapat menjadi nol jika semua layanan disediakan melalui internet.

Semakin rendah biaya transportasi maka semakin banyak uang yang dapat dihemat dan pemerintah semakin mampu menggunakannya untuk layanan pendidikan dan kesehatan yang berarti membuat masyarakat setempat lebih sejahtera.

Pertanyaan yang ingin saya bahas adalah: 1) Apakah matinya jarak dalam layanan birokrasi itu ada? Jika ada, 2) apakah itu berkelanjutan dan berapa banyak potensi uang yang dapat dihemat dari matinya jarak ini atau dari berkurangnya biaya transportasi.

METODE PENELITIAN

Saya mengambil sampel penelitian saya dari kantor pariwisata Pemerintah Daerah Provinsi Sumatera Barat melalui data biaya transportasi selama 2 tahun (sisi penawaran) dan menggunakan data survei untuk mendapatkan informasi biaya transportasi dari sisi permintaan. Dari sisi permintaan, saya akan memperkirakan potensi penghematan biaya transportasi jika kantor tersebut dapat menyediakan layanan dan informasi secara digital.

Saya menggunakan data dari dinas pariwisata karena dinas ini cukup terkenal dengan alokasi biaya perjalanan dinas yang paling tinggi terutama untuk kegiatan promosi baik untuk pameran dan promosi, perjalanan familirisasi, dan sebagainya. Dengan demikian saya berasumsi dari sisi penawaran bahwa pemerintah daerah dapat menghemat tujuh puluh persen biaya perjalanan dinas.

HASIL DAN DISKUSI

Secara nominal, total belanja biaya transportasi memiliki perbedaan yang signifikan antara tahun 2019 dan 2020, masing-masing sebesar 6,40 miliar berbanding 3,98 miliar. Angka tersebut hampir dua kali lipat lebih besar dibandingkan tahun 2020. Namun nominal tersebut

belum dapat menggambarkan perilaku biaya transportasi karena total anggaran dinas pariwisata tahun 2019 lebih dari dua kali lipat dibandingkan tahun 2020, yaitu sebesar 34,8 miliar dan 14,7 miliar.

Kita akan memiliki penjelasan yang lebih baik tentang perilaku perjalanan ketika kita melihat proporsi anggaran. Persentase biaya transportasi dari total anggaran pada tahun 2019 adalah 14,5% dan secara mengejutkan meningkat pada tahun 2020 menjadi 25,2%, perbedaannya hampir 10% atau hampir dua kali lebih besar di masa pandemi. Itu seharusnya tidak terjadi karena dalam masa pembatasan sosial mulai Maret hingga Oktober 2020, tidak boleh ada perjalanan dinas kecuali untuk tujuan darurat. Saya berasumsi sebelumnya biaya transportasi dengan semua komponennya: biaya perawatan kendaraan, biaya bensin, biaya perjalanan dinas (dalam dan luar daerah) seharusnya dikurangi. Kita lihat tabel di bawah ini:

Tabel 1. Total Biaya Transportasi Nominal dan Persentase pada Tahun 2019 dan 2020

TI DA K.	Total Biaya Perjalanan	2019 (Rp. Miliar)	2020 (Rp. Miliar)
1	2	3	4
1.	Nominal	6.402 orang	3.711 orang
2.	Persentase Total	14.5	25.2

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Sumatera Barat

Kita dapat membagi biaya transportasi menjadi enam kategori seperti yang dapat kita lihat pada tabel di bawah ini

Table 2. Persentase Biaya Transportasi terhadap Total Anggaran Tahun 2019 dan 2020

No.	Category	2019 (Rp. Million)	2019 (%)	2020 Rp.(million)	2020 (%)
1	2	3	4	5	6
1.	Service Kendaraan	20.1	0.31	20.5	0.55
2.	Suku cadang	73.2	1.14	63.3	1.70
3.	BBM	158.0	2.47	157.4	4.24
4.	Biaya Perjalanan	1,400	22.3	829.8	22.36
5.	Sewa Kendaraan	266.4	4.16	261.3	7.04
6.	Perjalanan Dinas (Dalam daerah)	1.500	20.78	1.300	40.39
7.	Perjalanan Dinas (Luar daerah)	3.100	48.83	880	23.72

Sumber: Dinas Pariwisata Provinsi Sumatera Barat

Dari tabel tersebut kita simpulkan perubahan dari tahun 2019 ke tahun 2020:

1. Biaya service kendaraan bermotor tidak banyak berubah secara nominal, hanya naik tipis dari Rp 20,1 juta pada 2019 menjadi Rp 20,5 juta pada 2020. Secara

- persentase, porsinya terhadap total anggaran naik hampir dua kali lipat dari 0,31% menjadi 0,55%.
2. Pembelian suku cadang mengalami perubahan sekitar minus 10 juta dari Rp. 73,2 juta menjadi Rp. 63,3 juta. Meskipun secara nominal mengalami penurunan, namun secara prosentase terhadap total anggaran mengalami kenaikan dari 1,14% menjadi 1,70%.
 3. Konsumsi BBM tidak mengalami perbedaan yang signifikan dari Rp. 158 juta menjadi Rp. 157,4 juta. Namun lagi-lagi secara persentase meningkat hampir 100% dari 2,47% menjadi 4,24%.
 4. Biaya transportasi turun lebih dari 40% dari Rp. 1.400 juta menjadi Rp. 829,9 juta. Secara persentase relatif sama, yaitu masing-masing 22,3% dan 22,4% pada tahun 2019 dan 2020. Biaya transportasi merupakan penggantian biaya transportasi peserta pelatihan.
 5. Sewa kendaraan mengalami penurunan dari Rp. 266,4 juta menjadi Rp. 261,3 juta. Dari sisi porsi terhadap total anggaran, naik sekitar 75% dari 4,16% menjadi 7,04%.
 6. Bagian paling menarik dari biaya perjalanan dinas di pemerintah daerah adalah biaya perjalanan dinas, dalam daerah dan luar daerah. Fakta menunjukkan kepada kita bahwa perjalanan dinas memiliki perbedaan yang jauh antara keduanya. Perjalanan dinas untuk dalam daerah meningkat dari Rp. 1.300 juta menjadi Rp. 1.500 juta. Dan porsinya terhadap total anggaran meningkat hampir 100% dari 20,78% menjadi 40,39%. Sebaliknya, perjalanan dinas luar daerah menurun tajam dari Rp. 3.100 juta menjadi Rp. 880 juta. Ini menurun dalam persentase terhadap total anggaran lebih dari 100% dari 48,83% menjadi 23,72%. Pada tahun 2020 kita sudah tahu itu adalah masa pembatasan sosial berskala besar (PSBB) hampir di setiap bagian Indonesia karena pandemi covid-19.

KESIMPULAN

Pada tahun 2019 dan 2020, periode yang berbeda yang sudah kita ketahui adalah masa ketika setiap jenis pekerjaan masuk ke dalam kerangka yang berbeda karena pandemi. Saya menduga bahwa ini akan berdampak juga pada biaya perjalanan birokrasi terutama dalam layanan pemerintah daerah. Faktanya dari data realisasi anggaran satu kantor pemerintah, saya menemukan adanya kekakuan biaya perjalanan kecuali untuk variabel biaya transportasi. Jadi, biaya minimum birokrasi pemerintah daerah tidak terjadi dan jarak masih ada karena potensi moral hazard birokrasi di pemerintah daerah.

Masih ada harapan bahwa biaya perjalanan minimum dapat dicapai melalui konsistensi penggunaan platform teknologi informasi untuk bertemu, bekerja, dan melayani masyarakat, meningkatkan kapasitas manusia birokrasi, dan memenuhi area zero blank spot internet. Saran terakhir dan mungkin yang sudah menjadi tradisi bagi seluruh birokrasi untuk menekan moral hazard dalam keuangan daerah.

Menggunakan pendekatan biaya perjalanan dapat sangat ampuh untuk memperkenalkan pembangunan daerah yang lebih maju. Semakin dekat dengan teori matinya jarak maka semakin maju pembangunan daerah karena penggunaan TIK menjadi lebih populer dan lebih sedikit korupsi dan moral hazard dalam anggaran daerah..

REFERENSI

Cairncross, F. (2002). *Perusahaan masa depan: Bagaimana revolusi komunikasi mengubah manajemen*. Harvard Business School Press.

Isard, W. (1951). *Input Jarak dan Ekonomi Antariksa 1 Bagian I: Kerangka Konseptual*.
Jurnal Ekonomi Triwulanan, 65(2), 181. <https://doi.org/10.2307/1879532>

Rietveld, P., & Vickerman, R. (2004). *Transportasi dalam sains regional: "Kematian jarak" masih terlalu dini*. *Papers in Regional Science*, 83(1), 229–248.
<https://doi.org/10.1007/s10110-003-0184-9>

Dinas Pariwisata Provinsi Sumatera Barat (2019). "Laporan Realisasi Anggaran Tahunan"

Dinas Pariwisata Provinsi Sumatera Barat (2020). "Laporan Realisasi Anggaran Tahunan"