

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Polri sebagai alat negara penegak hukum, pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat, dalam menjalankan tugasnya harus didukung dengan resource (sumda). Salah satu sumber (resource) yang dibutuhkan adalah pemenuhan kendaraan dinas sebagai sarana transportasi.

Pemenuhan kendaraan dinas Polri dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas, baik tugas operasional Kepolisian maupun tugas non operasional (staf), selama ini dilaksanakan dengan system pembelian / belanja modal dengan menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) per tahun.

Pemenuhan kebutuhan kendaraan dinas Polri dengan system pembelian / belanja modal saat ini dapat diasumsikan boros serta kurang efektif dan efisien, karena harus mengalokasikan anggaran pemeliharaan dan perawatan baik kepada kendaraan dinas yang pengadaannya pada tahun-tahun sebelumnya maupun yang sesungguhnya menjadi dasar di dalam melaksanakan kajian efektivitas pengadaan kendaraan Dinas dimaksud.

Hipotesa awal bahwa dari azas pemanfaatan dan penggunaan anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) ada dua aspek yang besar dalam pengadaan barang pemerintah, yaitu:

- a. Pengadaan dengan pola belanja modal
- b. Pengadaan dengan pola sewa / outsorcing.

Dari kedua aspek pola pengadaan barang pemerintah tersebut di atas, menjadi aspek penting di dalam penelitian ini untuk dikaji lebih rinci dengan menggunakan metode analisa kuantitatif yaitu *Statistical Package For the Sosial Sciences (SPSS)*. Sebagai alat bantu kuesioner maupun wawancara yang meliputi 8 (delapan) Polda, yaitu Polda Jabar, Polda Jambi, Polda DIY, Polda Kalba, Polda NTT, Polda Kaltim, Polda Bali, dan Polda Sumsel. Pengadaan dengan pola belanja modal dapat diasumsikan sudah tidak efektif lagi dengan kondisi operasional pekerjaan di lingkungan Polri, mengingat beberapa hal pokok, sebagai berikut.

- a. Anggaran pengadaan barang negara milik Polri atau belanja modal dapat dilakukan penghematan dan efisiensi bagi keuangan negara;
- b. Polri dan jajarannya dituntut bekerja efisiensi, efektif, tepat sasaran dan berdaya guna;
- c. Polri di dalam pengembangan kebijakan Nasional didukung oleh hasil penelitian/kajian yang akurat, terpercaya dan transparan;
- d. Kinerja Polri dapat diukur melalui pelayanan, pengaman dan menjaga keselamatan jiwa bagi masyarakat, bangsa dan negara.

Memperhatikan uraian hipotesis awal diatas, sebagai perbandingan bahwa dipihak lain pengadaan kendaraan dinas tersebut lebih efektif dan efisien, seperti beberapa perusahaan di Indonesia melakukan pengadaan kendaraan dinas dengan system sewa / outsourcing yang mempertibangkan; Aspek keuangan (financial), perawatan dan pemeliharaan (maintenance), ketersediaan kendaraan tersebut, dan waktu penerimaan (delivery time) oleh pengguna. Disamping kalangan swasta yang telah menggunakan system sewa ada pula perusahaan BUMN yang juga menggunakannya. Diantara bidang pekerjaan yang menggunakan system sewa adalah; perbankan, pertambangan, perkebunan, perindustrian dan lain sebagainya dalam operasionalnya. Kalangan pemerintahan juga yang menggagas pemenuhan kebutuhan kendaraan dinas dengan system sewa, misalnya (Pemkot Surakarta, Pemkab Bandung), bahkan sudah ada yang melaksanakan seperti di Pemda Jembrana Bali. Kesemuanya itu bertujuan untuk penghematan biaya tanpa mengurangi produktifitas ataupun kinerja sebuah organisasi.

Untuk melihat secara jernih kelebihan dan kekurangan antara system pembelian dengan sewa pemenuhan kebutuhan kendaraan dinas di lingkungan Polri, maka harus dilakukan penghitungan secara cermat *cost and benefit* (untung dan rugi) dari berbagai dimensi ataupun indicator yang dapat mengkomprasikan atau membandingkan kedua system tersebut. Dari perhitungan tersebut diatas selanjutnya dilakukan analisa secara mendalam, sehingga kebijakan pemenuhan kebutuhan kendaraan dinas di lingkungan Polri kedepan akan lebih obyektif, efektif dan efisien, oleh karena itu Puslitbang Polri memandang perlunya sebuah studi kompratif terhadap permasalahan tersebut.

2. Dasar

- a. Surat Pengesahan DIPA/RKA-KL Puslitbang Polri T.A. 2011 Nomor : 0012/00/2011, tanggal 20 Desember 2010;
- b. Surat Keputusan Kapuslitbang Polri Nomor : Skep/10/XI/2010/Puslitbang tanggal 30 November 2010, tentang Rencana Kerja Puslitbang Polri T.A. 2011:
- c. Surat Pemerintah Kapuslitbang Polri Nomor : Sprin/58/I/2011 tanggal 31 Januari 2011, Perihal Pokja Penelitian tentang Efektifitas Pengadaan Kendaraan Dinas Polri,
- d. Surat Kapolri Nomor : B/786/III/2011/ Puslitbang tanggal 14 Maret 2011, perihal Pemberitahuan Pelaksanaan Penelitian di Polda Jabar;
- e. Surat Kapolri Nomor : B/1184/IV/2011/Puslitbang tanggal 12 April 2011, perihal Pemberitahuan Pelaksanaan Penelitian di Polda Jambi;
- f. Surat Kapolri Nomor : B/1484/V/2011/Puslitbang tanggal 5 Mei 2011, perihal Pemberitahuan Pelaksanaan Penelitian di Polda D.I.Y;
- g. Surat Kapolri Nomor : B/1692/V/2011/Puslitbang tanggal 20 Mei 2011, Pemberitahuan Pelaksanaan Penelitian di Polda Kalbar;
- h. Surat Kapolri Nomor : B/1986/VI//2011/Puslitbang tanggal 14 Juni 2011, Pemberitahuan Pelaksanaan Penelitian di Polda NTT;
- i. Surat Kapolri Nomor : B/2241/VI/2011/Puslitbang tanggal 28 Juni 2011, perihal Pemberitahuan Pelaksanaan Penelitian di Polda Kaltim;
- j. Surat Kapolri Nomor : B/2254/VI/2011/Puslitbang tanggal 28 Juni 2011, perihal Pemberitahuan Pelaksanaan Penelitian di Polda Bali;
- k. Surat Kapolri Nomor : B/2944?VIII/2011/Puslitbang tanggal 26 Agustus 2011, perihal Pemberitahuan Pelaksanaan Penelitian di Polda Sumsel

3. Permasalahan dan Persoalan

a. Permasalahan

Apakah system pemenuhan kebutuhan kendaraan dinas di lingkungan Polri dengan system belanja barang lebih efektif dan efisien dibandingkan dengan system sewa

b. Persoalan

- 1) Apakah dilingkungan Polri sudah Ada instrument perundang-undangan dana tau peraturan dalam pengadaan barang dan jasa yang menggunakan system sewa
- 2) Apakah pengadaan kendaraan dinas Polri dengan menggunakan system belanja modal lebih efektif dan efisien?
- 3) Mana lebih baik dalam pengadaan kendaraan dinas Polri system belanja modal atau system sewa/outsourcing, dan apakah kelebihan dan kekurangannya ?

4. Maksud dan Tujuan

a. Maksud

Untuk memberikan gambaran kepada pimpinan Polri tentang pelaksanaan penelitian pengadaan kendaraan dinas Polri sebagai bahan masukan kepada pimpinan dalam menentukan kebijakan lebih lanjut;

b. Tujuan

Guna mengetahui system mana lebih baik antara system belanja modal dengan system sewa?outsourcing.

5. Tata Urut Penulisan

Bab I	: PENDAHULUAN
Bab II	: LANDASAN TEORI
Bab III	: METODOLOGI PENELITIAN
Bab IV	: HASIL PENELITIAN
Bab V	: KESIMPULAN DAN REKOMENDASI
Bab VI	: PENUTUP

BAB II

LANDASAN TEORI

1. Efektifitas

Pada dasarnya pengertian efektifitas yang umum menunjukan pada taraf tercapainya hasil, senantiasa dikaitkan dengan pengertian efisien, meskipun sebenarnya ada perbedaan diantara keduanya. Efektifitas menekankan pada hasil yang dicapai, sedangkan efisien lebih melihat pada bagaimana cara mencapai hasil yang dicapai itu dengan membandingkan antara input dan outputnya. Istilah efektif (effective) dan efisien (efficient) merupakan dua istilah yang paling berkaitan dan patut dihayati dalam upaya untuk mencapai tujuan suatu organisasi.

a. Sondang P. Siagian (2001 : 24) memberikan definisi sebagai berikut :

Efektifitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan sejumlah barang atas jasa kegiatan yang dijalankannya. Efektifitas menunjukan keberhasilan dari segi tercapai tidaknya sasaran yang telah ditetapkan. Jika hasil kegiatan semakin mendekati sasaran, berarti makin tinggi efektifitasnya.

b. Abdurahmat (2003:92) Efektifitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara sadar ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan sejumlah pekerjaan tepat pada waktunya.

c. Hidayat (1986) yang menjelaskan bahwa : Efektifitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas, kualitas dan waktu) telah tercapai. Dimana makin besar presentase target yang dicapai, makin tinggi efektifitasnya.

d. Schermerhon John R. Jr. (1986:35) adalah sebagai berikut : Efektifitas adalah pencapaian target output yang diukur dengan cara membandingkan output anggaran atau seharusnya dengan output realisasi atau sesungguhnya, jika disebut efektif,

e. Prasetyo Budi Saksono (1984) adalah : Efektifitas adalah seberapa besar tingkat kelekatan output yang dicapai dengan output yang diharapkan dari sejumlah input.

f. Menurut **David J. Lawless, Ivancevich & Donnely** (1997:25-26) Efektifitas memiliki 3 (tiga) tingkatan yaitu :

- 1) Efektifitas Individu, didasarkan pada pandangan individu menekankan pada hasil karya karyawan atau anggota dari organisasi;
- 2) Efektifitas kelompok, adanya pandangan bahwa pada hakekatnya individu saling bekerjasama dalam kelompok, jadi efektifitas kelompok merupakan jumlah kontribusi dari semua anggota kelompoknya;
- 3) Efektifitas organisasi, terdiri dari efektifitas individu dan kelompok, melalui pengaruh sinergitas, organisasi mampu mendapatkan hasil karya yang lebih tinggi tingkatannya dari pada jumlah hasil karya tiap-tiap bagiannya.

2. Penggolongan Biaya

Biaya dapat diklasifikasikan sesuai dengan penggolongannya, yaitu :

a. Penggolongannya biaya sesuai dengan fungsi pokok dari kegiatan / aktivitas biaya digolongkan menjadi:

1) Biaya produksi

Semua biaya yang terkait dengan fungsi produksi, yaitu : biaya bahan baku, biaya tenaga kerja langsung, biaya overhead (biaya Produksi selain biaya bahan baku dan biaya tenaga langsung) biaya bahan penolong, biaya tenaga kerja tidak langsung, penyusutan dan amortisasi aktiva tetap, reparasi dan pemeliharaan aktiva tetap, biaya listrik, biaya air, biaya asuransi, biaya overhead lain-lain);

2) Biaya Pemasaran

Biaya terkait dengan penjualan produk selesai sampai dengan pengumpulan piutang menjadi kas, merupakan biaya untuk melaksanakan fungsi: penjualan, penggudangan produk selesai, pengepakan dan pengiriman, advertensi, pemberian kredit dan pengumpulan piutang, pembuatan faktur atau administrasi penjualan.

3) Biaya administrasi dan Umum

Biaya yang terkait dengan fungsi administrasi dan umum, terjadi dalam rangka penentuan kebijakan, pengarahan dan pengawasan kegiatan secara keseluruhan.

4) Biaya Keuangan

Biaya yang terjadi dalam melaksanakan fungsi keuangan, misalnya biaya bunga.

b. Penggolongan Biaya Sesuai Dengan Periode Akutansi Pembebanan Biaya

Penggolongan biaya meliputi :

1) Pengeluaran Modal (Capital Expenditures)

Pengeluaran untuk memperoleh ativa tetap yang dapat memberikan benefit (manfaat) pada beberapa periode akutansi atau periode akutansi yang akan datang. Pada saat terjadi pengeluaran, dikapitalisasi kedalam harga perolehan aktiva, diperlukan sebagai biaya pada periode akutansi yang menikmati manfaatnya,

2) Pengeluaan Penghasilan (Revenue Expenditures)

Pengeluaran yang akan memberi manfaat hanya pada periode akutasi pada saat pengeluaran terjadi. Pada umumnya tidak diperlakukan sebagai aktiva, umumnya pada saat terjadi pengeluaran langsung diperlakukan kedalam biaya.

c. Penggolongan Biaya Sesuai Dengan Tendensi Perubahannya Terhadap Aktivitas/Kegiatan/Volume Klasifikasi biaya :

1) Biaya tetap (Fixet Cost)

Biaya yang tetap konstan jumlah totalnya, dipengaruhi perubahan volume kegiatan/ aktivitas sampai dengan tingkatan tertentu. Biaya satuan unit akan berbanding terbalik dengan perubahan olume kegiatan, semakin tinggi volume kegiatan maka semakin rendah biaya satuanya.

2) Biaya Variabel (Variabel Cost)

Biaya perubahannya sebanding / proporsional dengan perubahan volume kegiatan. Biaya satuan konstan, tidak dipengaruhi perubahan volume kegiatan.

3) Biaya Semi Variabel (Semi Variable Cost)

Biaya yang perubahannya sesuai dengan perubahan volume kegiatan, namun sifat perubahannya tidak sebanding. Biaya satuan berbanding terbalik dengan perubahan volume kegiatan, namun tidak sebanding.

- d. Penggolongan Biaya Sesuai Dengan Obyek/ Pusat Biaya Yang Dibiayai
Menurut obyek/ pusat biaya yang dibiayai, maka biaya dikelompokkan menjadi:
 - 1) Biaya langsung (Direct Cost)
Biaya yang terjadinya/ manfaatnya dapat diidentifikasi kepada obyek/ pusat biaya tertentu.
 - 2) Biaya Tidak langsung (Indirect Cost)
Biaya yang terjadinya/ manfaatnya tidak dapat diidentifikasi pada obyek/ pusat biaya tertentu, manfaatnya dinikmati beberapa obyek/pusat biaya
- e. Penggolongan Biaya Untuk Tujuan Pengendalian Biaya diklasifikasikan menjadi:
 - 1) Biaya terkendalikan (Controllable Cost)
Biaya yang secara langsung dapat dipengaruhi oleh pimpinan tertentu dalam jangka waktu tertentu.
 - 2) Biaya Tidak Terkendalikan (Uncontrollable Cost)
Biaya yang tidak dapat dipengaruhi oleh pimpinan tertentu berdasarkan wewenang yang dimiliki dalam jangka waktu tertentu.
- f. Penggolongan Biaya Sesuai Dengan Tujuan Pengambilan Keputusan
Biaya digolongkan menjadi :
 - 1) Biaya Relevan (Relevant Cost)
Biaya yang akan mempengaruhi pengambilan keputusan.
 - 2) Biaya Tidak Relevan (Irrelevant Cost)
Biaya yang tidak mempengaruhi pengambilan keputusan.

3. Sewa Guna (Leasing)

Leasing merupakan suatu cara untuk dapat menggunakan aktiva tanpa harus membeli aktiva tersebut. Leasing adalah bentuk persewaan dengan jangka waktu tertentu. Kepemilikan aktiva berada pada pihak yang menyewakan (lessee). Klasifikasi sewa guna berdasarkan cara persewaan, yaitu:

a. Financial Leasing

Cara menyewa untuk jangka waktu tertentu tanpa bisa membatalkan persewaanya, tidak disediakan jasa pemeliharaan dan fully amortized (kontrak pembayaran sewa sama dengan harga aktiva yang disewa).

b. Operating (Service) Leasing

Persewaan berjangka pendek, pihak penyewa segera mengembalikan alat yang disewa segera setelah periode penyewaan berakhir dan tidak memiliki opsi membeli aktiva yang disewa tersebut. Melakukan pemeliharaan terhadap aktiva yang disewa tersebut. Kontrak sewa pada umumnya tidak menutup harga aktiva yang di disewa tersebut.

Dalam system sewa/outsourcing, terdapat beberapa bentuk sewa guna, antara lain sebagai berikut :

a. Sale and Lease Back

Pada bentuk ini, organisasi seolah-olah menjual aktiva yang dimilikinya kepada perusahaannya sewa guna (oleh karena itu diperoleh cash inflow) dan menyewanya kembali dari perusahaan tersebut. Cara ini pada umumnya dilakukan pada saat karena perusahaan memerlukan kas dalam jumlah cukup banyak, namun juga memerlukan aktiva yang disale and lease back tersebut.

b. Leveraged Leasing

Pada bentuk ini, sama dengan direct leasing. Namun organisasi sewa guna tidak lagi membiayai seluruh kebutuhan dana yang diperlukan untuk memperoleh aktiva tersebut, tetapi menggunakan sebagian pinjaman, sehingga melibatkan tiga pihak, yaitu: lessor, lessee dan memberi pinjaman.

c. Direct Leasing

Pada bentuk ini. Organisasi menyewa aktiva yang sebelumnya tidak menjadi miliknya

Perlakuan akuntansi terhadap sewa guna diklasifikasikan menjadi capital leases dan operating leases. Pada capital leases, perlakuan akutansinya adalah.

- a. Sewa dikapitalisir dan ditunjukkan dalam neraca, baik sebagai aktiva tetap maupun kewajiban jangka panjang
- b. Nilai kapitalisasi sesuai dengan perhitungan present value;
- c. Aktiva diamortisir sesuai dengan kebijakan penyusutan yang dipergunakan oleh lessee;

- d. Setiap pembayaran sewa pada selam periode kontrak harus dipecah untuk pengurang kewajiban dan biaya bunga. Pada operating leases, sewa diperlakukan sebagai biaya pada tahun yang bersangkutan dengan penjelasan (disclosure) kewajiban pembayaran sewa dimasa yang akan datang.

Alternatif pendanaan dapat dilakukan dengan sewa guna atau hutang (dept financing). Kedua alternatif ini disandingkan karena penggunaan sewa guna dan hutang mengakibatkan timbulnya kewajiban bagi organisasi. Analisis dapat dilakukan dengan membandingkan biaya sewa guna yang ditanggung oleh lessee. Jika biaya modal rata-rata tertimbang setelah pajak dari organisasi pembiayaan adalah WACC dan biaya sewa guna sebelum pajak bagi lessee adalah K_1 , maka :

$$k_1 = \frac{WACC_{t_f}}{(1-t_f)}$$

$$k_o = K_o(S/V) + K_d (1-t) (B/V)$$

$$k_e = k_{eu} + (k_{eu}-k_d) (B/S) (1-t)$$

$$WACC_t = \frac{K_{eu} (lease) (1-t_f) B}{B+S}$$

Keterangan :

k_o = biaya modal rata-rata tertimbang (WACC)

k_e = biaya modal sendiri

S = nilai modal sendiri

V = nilai perusahaan

K_d = biaya hutang

T = tariff pajak

K_{eu} = biaya modal sendiri pada saat perusahaan

Analisis dari sisi lessor dan lessee menunjukkan bahwa perbedaan tarif pajak yang ditanggung lessor dan lessee memungkinkan lessor menawarkan sewa guna yang lebih kompetitif dibandingkan pinjaman bank.

4. Penganggaran (Budgeting)

Penganggaran meruokan proses menentukan siapa bertanggung jawab terhadap biaya apa. Terdapat dua pendekatan terhadap penganggaran biaya (expense budgeting), yaitu :

a. Anggaran Tetap atau Statis (Fixed/ Static Budget)

- 1) Perkiraan biaya didasarkan pada satu tingkat kegiatan
- 2) Bermanfaat untuk tujuan perencanaan, namun kurang memadai untuk pengendalian biaya (cost control) atau sebagai standar pada saat berbagai tingkat kegiatan diperbandingkan.
- 3) Penganggaran jenis ini tepat jika kegiatan yang dicapai tidak menyimpang banyak dari kegiatan yang diasumsikan semula serta jumlah biaya hamper bersifat tetap sekalipun kegiatan berfluktuasi.

b. Anggaran Fleksibel / Variabel

- 1) Terdapat pengakuan bahwa biaya tertentu bervariasi menurut volume atau tingkat kegiatan. Biaya tetap merupakan biaya periode dan biaya variabel bervariasi menurut kegiatan;
- 2) Perkiraan biaya dihitung menurut berbagai tingkat kegiatan.

Penganggaran tidak terlepas dari pengendalian, Penganggaran dan pengendalian merupakan konsep terpadu yang mencakup aspek : koordinasi, integrasi, sinkronisasi dan standardisasi. Koordinasi dilakukan agar tidak terjadi penyimpangan dari rencana. Integrasi merupakan kegiatan menjadikan annual plan sebagai acuan dan pedoman yang sama dalam melaksanakan aktivitas organisasi. Sinkronisasi merupakan persamaan persepsi, konsep, pedoman dan tata cara dalam membuat rencana atau dalam merealisasikan rencana tersebut guna mencapai tujuan/ hasil yang diinginkan. Standardisasi adalah menggunakan ukuran umum yang sama dan berlaku di organisasi.

5. Anggaran Modal (Capital Budgeting)

Anggaran modal adalah suatu proses pengambilan keputusan jangka panjang dalam penanaman modal atau investasi. Pengukuran arus kas (cash flow) mencakup :

a. Initial Investment/Original Investment

Merupakan pengeluaran kas pertama (permulaan) yang diperlukan untuk pembelian asset dan ditempatkan dalam system operasional yang telah ditentukan. Secara matematis :

b. After Tax Inflows (ATCIF)

After Tax Inflows (ATCIF) berasal dari kenaikan penghasilan dan penghematan dalam biaya operasional dikurangi penyusutan. Secara matematis, diformulasikan :

$$\text{ATCIF (Relevant or Incremental)} = (\text{Increase Revenue}) (1-\text{Tax Rate}) - (\text{Increase in Cash Charged}) (1-\text{Tax Rate}) + (\text{Increase in Depreciation Expenses}) (\text{Tax Rate})$$

c. Terminal Cash Flow

Cash Flow yang terkait dengan berakhirnya proyek atau pada umumnya memasukkan nilai sisa (disposal value) dari proyek, ditambah atau dikurangi dengan taxable gains atau kerugian yang berhubungan dengan penjualan tersebut.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

1. Jenis Penelitian

- a. Penelitian ini adalah penelitian lapangan (field research), dengan menggabungkan dua pendekatan, yaitu pendekatan kuantitatif dan kualitatif;
- b. Data kuantitatif digali dengan instrumen penelitian berupa angket atau kuesioner, sedangkan data kualitatif digali dengan instrument wawancara dan observasi lapangan

2. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi adalah keseluruhan obyek penelitian, baik obyek wilayah maupun obyek responden, obyek wilayah secara keseluruhan adalah Polda dan Polres Jajaran Kepolisian Negara Republik Indonesia. Sedangkan obyek responden, adalah seluruh pengguna kendaraan dinas Polri, baik secara kelembagaan maupun secara fungsi dan jabatan.

b. Sampel

- 1) Sampel adalah bagian dari populasi obyek penelitian, baik wilayah maupun responden penelitian
- 2) Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah sampling yang ditentukan (purposive sampling);
- 3) Sampel wilayah penelitian meliputi :
 - a) Polda Jabar;
 - b) Polda Jambi;
 - c) Polda DIYI;
 - d) Polda Kalbar;
 - e) Polda NTT;
 - f) Polda Kaltim;
 - g) Polda Bali, dan
 - h) Polda Sumsel;

4) Sampel responden penelitian meliputi :

a) Tingkat mapolda

(1) Wawancara

- (a) Karorena;
- (b) Karo Sarpas;
- (c) Dirlantas;
- (d) Dir Reskrim.

(2) Pengisian Kuesioner :

- (a) Kasubbagrenmin Sarpas;
- (b) Kasubbagrenmin Ditlantas;
- (c) Kasubbagrenmin Reskrim;
- (d) Bensat Sarpras;
- (e) Bensat Ditlantas;
- (f) Bensat Reskrim;
- (g) Anggota/Staf Srena;
- (h) Anggota/Staf Sarpras;
- (i) Anggota/Staf Ditlantas;
- (j) Anggota/Staf Reskrim.

b) Tingkat Mapolres/Ta/Tabes

(1) Wawancara :

- (a) Kapolres;
- (b) Kabag Sumda;
- (c) Kabag Ren;
- (d) Kasat Lantas;
- (e) Kasat Reskrim
- (f) Bensat.

(2) Pengisian Kuesioner :

- (a) Anggota/Staf Sumda;
- (b) Anggota/Staf Ren;
- (c) Anggota/Staf Lantas;
- (d) Anggota/Staf Reskrim;
- (e) Anggota/Staf Srena;
- (f) Anggota/Staf Sarpras;

(g) Anggota/Staf Ditlantas;

(h) Anggota/Staf Reskrim.

c) Tingkat Mapolsek/Ta

1) Wawancara :

(a) Kapolsek

2) Pengisian Kuesioner :

(a) Kanit Lantas

(b) Kanit Reskrim

Table.3.1.

Jumlah Responden

No	Polda	Satuan Kerja					Jumlah
		Rena	Sarpras	Lantas	Reskrim	Polsek	
1	Jabar	33	41	54	52	135	315
2	Jambi	21	29	42	33	47	172
3	DIY	13	29	33	56	61	192
4	Kalbar	18	28	44	48	39	177
5	NTT	17	36	34	32	41	160
6	Kaltim	16	26	48	46	67	203
7	Bali	14	21	20	23	23	101
8	Sumsel	29	25	34	32	57	187
	Total	161	245	309	322	470	1.507

d) Sampel Daerah Penelitian

Wilayah yang menjadi sampel penelitian/pengkajian ini meliputi 8 (delapan) Polda, dengan wilayah yang memiliki karakteristik berbeda-beda antara lain adalah sebagai berikut :

1) Polda Jabar

2) Polda Jambi

3) Polda DIY

4) Polda Kalbar

5) Polda Bali Polda NTT

- 6) Polda Kaltim
- 7) Polda Sumsel

Tabel.3.2.
Lokasi dan Waktu Penelitian

No	Lokasi Penelitian	Waktu Penelitian
1	Jawa Barat	Tanggal 20 s.d 24 Maret 2011
2	Jambi	Tanggal 24 s.d 28 April 2011
3	Yogyakarta	Tanggal 22 s.d 26 Mei 2011
4	Kalimantan Barat	Tanggal 11 s.d 15 Juli 2011
5	Nusa Tenggara Timur	Tanggal 3 s.d 7 Juli 2011
6	Kalimantan Timur	Tanggal 11 s.d 15 Juli 2011
7	Bali	Tanggal 17 s.d 21 Juli 2011
8	Sumatera Selatan	Tanggal 11 s.d 15 September 2011

3. Instrumen Penelitian

- a. Kuesioner / angket dilakukan untuk menggali data yang bersifat kuantitatif;
- b. Wawancara dilakukan untuk menggali data yang bersifat kualitatif dan melengkapi data kuantitatif

4. Teknik Analisa Data

- a. Analisa Kuantitatif :

Data yang telah diperoleh dari hasil pengisian kuesioner (angket) di tabulasi dengan coding (pemberian kode) kemudian dianalisa secara kuantitatif, dengan metode dan pendekatan SPSS (Statistical Package for the Social Sciences).

- b. Analisa Kualitatif

Data yang bersumber dari hasil wawancara diolah serta dianalisis secara deskriptif dan analisa isi (content analysis)

5. Teknik Pengambilan Data

Pengambilan data lapangan dilakukan dengan beberapa instrument antara lain sebagai berikut :

- a. Dengan pengisian kuesioner / angket dilakukan untuk menunjang data yang bersifat kuantitatif maupun kualitatif;
- b. Melakukan wawancara mendalam dan diskusi (FGD) guna memperoleh data masukan sesuai dengan fokus penelitian yang dilakukan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Variabel Efektivitas Pemenuhan Kendaraan Dinas Di Lingkungan Polri

Variabel Efektivitas Pemenuhan Kendaraan Dinas di Lingkungan Polri dalam penelitian ini dijabarkan dalam beberapa indikator sebagai parameter / tolak ukur efektivitas sebagai berikut :

- a. Keterlibatan personil untuk perencanaan pengusulan kendaraan dinas ;
- b. Keterlibatan Satker dalam perencanaan pengusulan kendaraan dinas;
- c. Keselarasan / relevansi antara kebutuhan kendaraan dengan pelaksanaan tugas di lapangan;
- d. Kesesuaian kendaraan dinas yang diterimakan dengan usulan dalam perencanaan kebutuhan;
- e. Penerimaan / penyerahan kendaraan dinas dari pengguna sebelumnya;
- f. Dukungan kendaraan dalam pelaksanaan tugas anggota di lapangan;
- g. Kesesuaian kriteria kendaraan dinas dengan lingkup pekerjaan;
- h. Kesesuaian pemenuhan kriteria kendaraan dinas yang berikan dengan kriteria yang diinginkan pengguna (users);
- i. Kendala yang dihadapi dalam penggunaan kendaraan dinas;
- j. Kesesuaian anggaran Harwat yang diterimakan dengan kebutuhan riil dilapangan;
- k. Pemenuhan Harwat berupa spare part yang diterimakan;
- l. Pemenuhan penggantian Harwat dari dinas jika ada Harawat yang ditanggulangi secara pribadi
- m. Pemenuhan dukungan BBM sesuai dengan ketentuan;
- n. Kesesuaian pemenuhan dukungan BBM dengan kebutuhan riil pelaksanaan tugas;

2. Hasil Kuisioner

Hasil pengolahan dan penyajian data yang bersumber dari instrument angket / kuisioner kepada 1.507 responden dari 8 (delapan) Polda yang menjadi sampel Penelitian tentang Efektifitas Pengadaan Kendaraan Dinas Polri, yang diolah dengan metode SPSS adalah sebagai berikut :

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	1264	74,6	83.9	83.9
	Jarang	41	2.4	2.7	86.6
	Kadang-kadang	118	7.0	7.8	94.4
	Sering	30	1.8	2.0	96.4
	Selalu	54	3.2	3.6	100.0
	Total	1507	89.0	100.0	

Grafik 4.1 :

Pelibatan personel dalam perencanaan pengusulan randis



Berdasarkan Grafik 4.1. menunjukan keterlibatan oersonil dalam perencanaan pengusulan kendaraan dinas belum sepenuhnya melibatkan personil yang mengawaki. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) Polda sebagai sampel penelitian, sebagai berikut :

- Sebanyak 83,88 % responden menyatakan tidak pernah
- Sebanyak 7,83 % responden menyatakan kadang-kadang
- Sebanyak 3,58 % responden menyatakan tidak pernah

- d. Sebanyak 2,72 % responden menyatakan jarang
- e. Sebanyak 1,99 % responden menyatakan sering

Hal ini menunjukkan bahwa pemenuhan kendaraan dinas bersifat (top down), dan belum memperhatikan atau mengakomodasi kebutuhan teknis (spesifikasi teknis) pengguna di lapangan (users). System ini kurang efektif, karena pengguna (users) hanya bias menerima apa yang diberikan oleh bagian logistik tingkat pusat (Assarpras Polri).

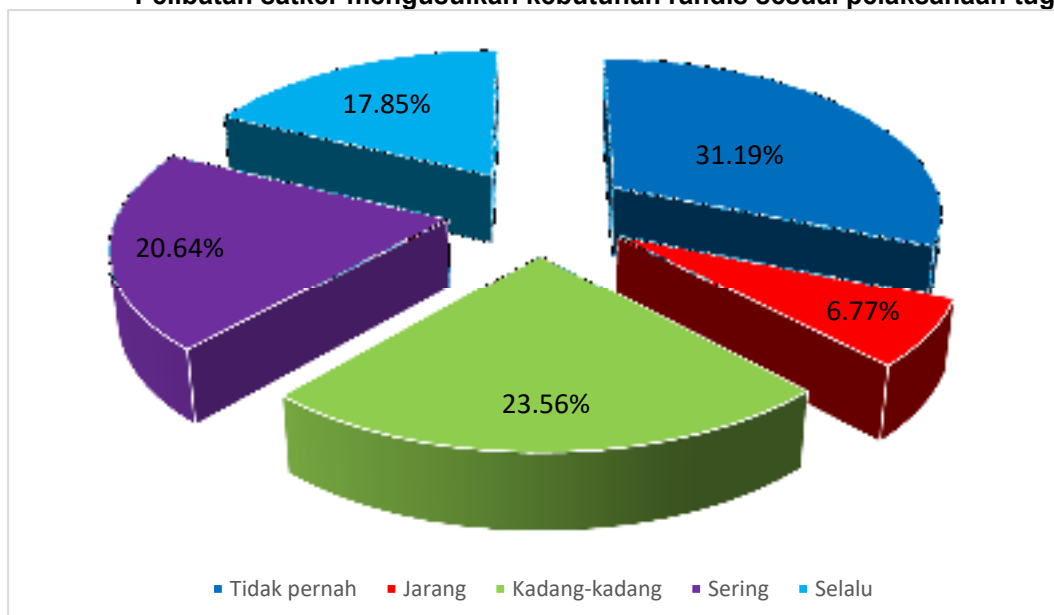
Tabel 4.2 :

Pelibatan satker mengusulkan kebutuhan randis sesuai pelaksanaan tugas

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	1264	74,6	83.9	83.9
	Jarang	41	2.4	2.7	86.6
	Kadang-kadang	118	7.0	7.8	94.4
	Sering	30	1.8	2.0	96.4
	Selalu	54	3.2	3.6	100.0
	Total	1507	89.0	100.0	

Grafik.4.2 :

Pelibatan satker mengusulkan kebutuhan randis sesuai pelaksanaan tugas



Berdasarkan Grafik 4.2. menunjukkan ketirlabatan satker dalam perencanaan pengusulan kendaraan dinas belum sepenuhnya melibatkan personil yang mengawaki. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) Polda sebagai sampel penelitian, sebagai berikut:

- a. Sebanyak 31,19 % responden menyatakan tidak pernah
- b. Sebanyak 23,56 % responden menyatakan kadang-kadang
- c. Sebanyak 20,64 % responden menyatakan sering
- d. Sebanyak 17,58 % responden menyatakan selalu
- e. Sebanyak 6,77 % responden menyatakan jarang

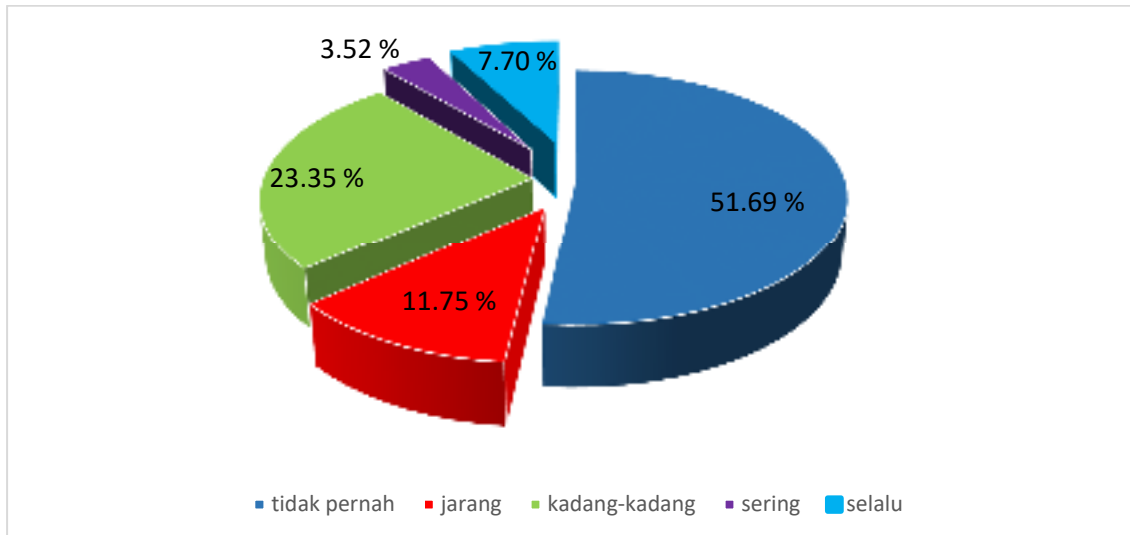
Hal ini menunjukkan bahwa system top down lebih dominan dalam perencanaan terkait pengadaan kendaraan dinas di lingkungan Polri.

Tabel 4.3 :

Personel yang mendapatkan randis sudah sesuai dengan kebutuhan

v		Frequenscy	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	779	46.0	51.7	51.7
	Jarang	177	10.4	11.7	63.4
	Kadang-	382	22.6	25.3	88.8
	kadang	53	3.1	3.5	92.3
	Sering	116	6.8	7.7	100.0
	Selalu	1507	89.0	100.0	
	Total				

Grafik 4.3 :
Personel yang mendapatkan randis sudah sesuai dengan kebutuhan



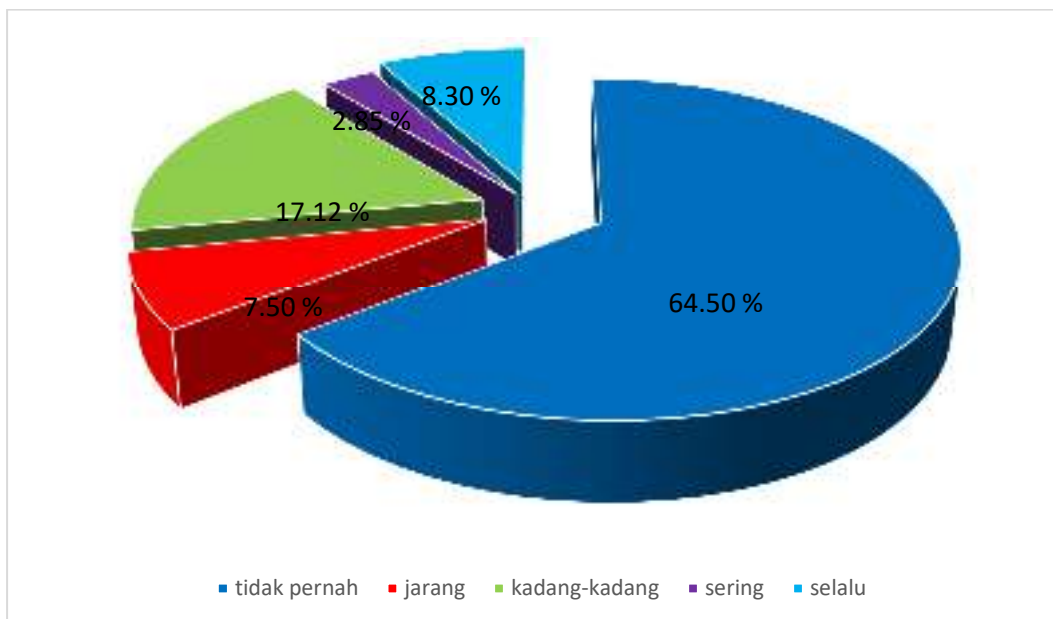
Berdasarkan Grafik 4.3. menunjukkan bahwa personil yang mendapatkan kendaraan dinas mempunyai kecenderungan tidak sesuai antara kebutuhan dengan pelaksanaan tugas. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) Polda sebagai sampel penelitian, sebagai berikut :

- Sebanyak 51.69 % responden menyatakan tidak pernah
- Sebanyak 25.35 % responden menyatakan kadang-kadang
- Sebanyak 11.75 % responden menyatakan jarang
- Sebanyak 7.70 % responden menyatakan selalu
- Sebanyak 3.52 % responden menyatakan sering

Hal ini menggambarkan bahwa system pemenuhan kendaraan dinas belum afektif, karena belum menyelaraskan antara kebutuhan kendaraan dengan pelaksanaan tugas dilapangan.

Tabel 4.4 :**Randis yang diterima sesuai dengan usulan satker**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	972	57.4	64.5	64.5
	Jarang	113	6.7	7.5	72.0
	Kadang-kadang	258	15.2	17.1	89.1
	Sering	43	2.5	2.9	92.0
	Selalu	121	7.1	8.0	100.0
	Total	1507	89.0	100.0	

Grafik 4.4 :**Randis Yang Diterima Sesuai Dengan Usulan Satker**

Berdasarkan Grafik 4.4. menunjukkan bahwa terkait kendaraan dinas yang diterimakan kepada personil apakah sesuai dengan usulan. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) Polda sebagai sampel penelitian, sebagai berikut :

- Sebanyak 64,50 % responden menyatakan tidak pernah
- Sebanyak 17.12 % responden menyatakan kadang-kadang

- c. Sebanyak 8.03 % responden menyatakan selalu
- d. Sebanyak 7.50 % responden menyatakan jarang
- e. Sebanyak 2.85 % responden menyatakan sering

Hal ini menggambarkan bahwa kendaraan dinas yang diusulkan diterima kepada personil tidak sesuai dengan usulan yang telah diberikan.

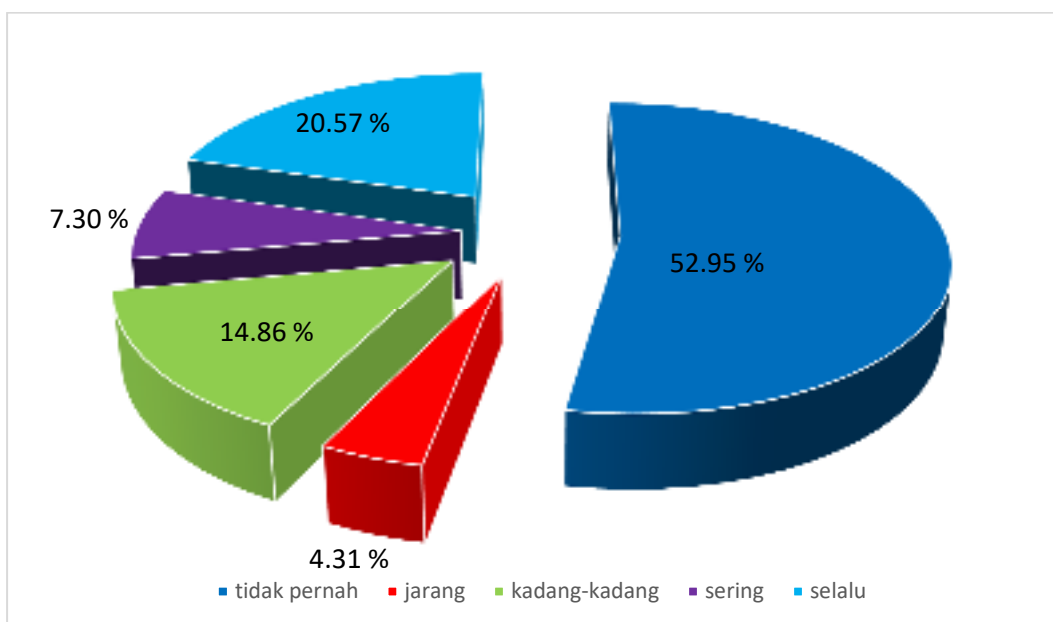
Table. 4.5 :

Randis yang dipakai diterima langsung dari pengguna sebelumnya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	798	47.1	53.0	53.0
	Jarang	65	3.8	4.3	57.3
	Kadang-	224	13.2	14.9	72.1
	kadang	110	36.5	7.3	79..4
	Sering	310	18.3	20.6	100.0
	Selalu	1507	89.0	100.0	
	Total				

Grafik. 4.5 :

Randis Yang Dipakai Diterima Langsung Dari Pengguna Sebelumnya



Berdasarkan Grafik 4.5. menunjukan bahwa responden yang memakai kendaraan dinas tidak pernah menerima dari pengguna sebelumnya. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) Polda sebagai sampel penelitian, sebagai berikut :

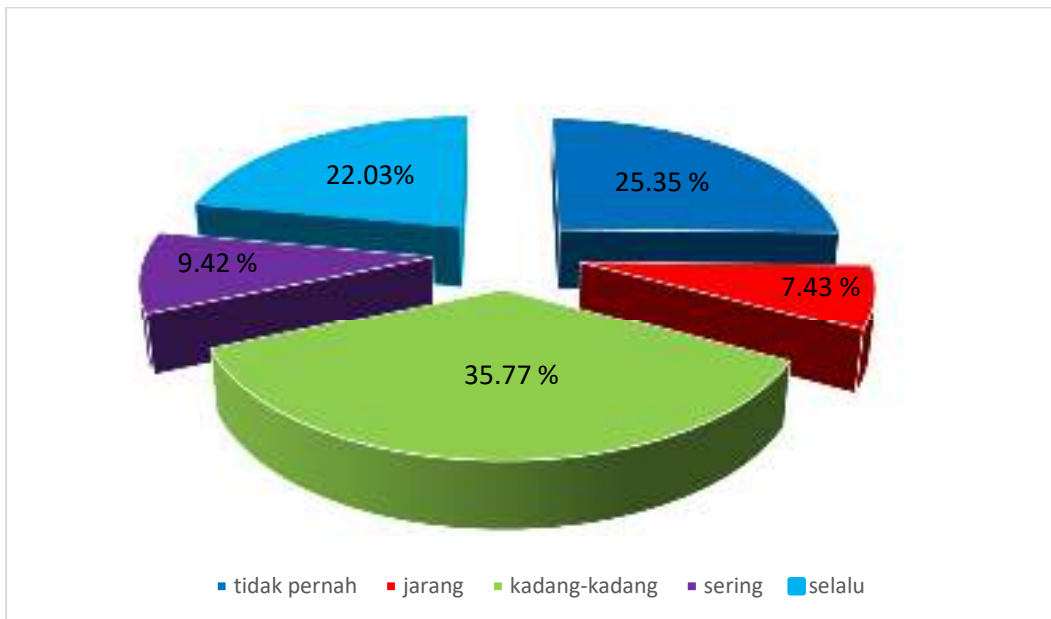
- a. Sebanyak 52.95 % responden menyatakan tidak pernah
- b. Sebanyak 20.57 % responden menyatakan selalu
- c. Sebanyak 14.86 % responden menyatakan kadang-kadang
- d. Sebanyak 7.30 % responden menyatakan sering
- e. Sebanyak 4.31 % responden menyatakan jarang

Artinya bahwa ada penyerahan kendaraan dinas tersebut kepada personil yang mengelola kendaraan dinas Polri, hal ini menunjukana bahwa system pemenuhan kebutuhan kendaraan dinas di lingkungan Polri belum efektif, karena ada kecendrungan birokratis.

Tabel 4.6.

Randis yang ada memberikan dukungan secara optimal dalam tugas

		Frequenscy	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	382	22.6	25.3	25.3
	Jarang	112	6.6	7.4	32.8
	Kadang-	539	31.8	35.8	68.5
	kadang	142	8.4	9.4	78.0
	Sering	332	19.6	22.0	100.0
	Selalu	1507	89.0	89.0	
	Total				

Grafik. 4.6.**Randis Yang Ada Memberikan Dukungan Secara Optimal Dalam Tugas**

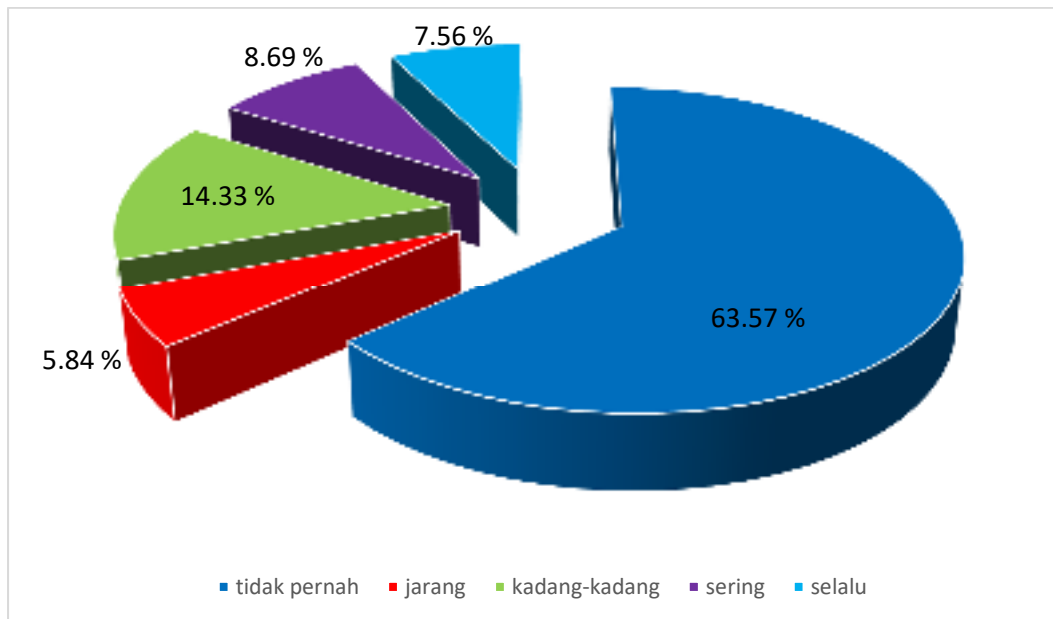
Berdasarkan Grafik 4.6. menunjukkan bahwa kendaraan dinas yang ada kadang-kadang memberikan dukungan secara Optimal dalam pelaksanaan tugas. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) Polda sebagai sampel penelitian, sebagai berikut :

- Sebanyak 35.77 % responden menyatakan kadang-kadang
- Sebanyak 25.35 % responden menyatakan tidak pernah
- Sebanyak 22.03 % responden menyatakan selalu
- Sebanyak 9.42 % responden menyatakan sering
- Sebanyak 7.43 % responden menyatakan jarang

Hal ini menunjukkan bahwa kendaraan dinas yang diperoleh dapat memberikan nilai positif bagi pelaksanaan tugas anggota dilapangan. Oleh karenanya Polri harus dapat memenuhi kebutuhan kendaraan dinas untuk mendukung pelaksanaan tugas.

Tabel 4.7**Usulan konsep dan kriteria randis sesuai dengan lingkup pekerjaan**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	985	56.6	63.6	63.6
	Jarang	88	5.2	5.8	69.4
	Kadang-	216	12.8	14.3	83.7
	kadang	131	7.7	8.7	92.4
	Sering	114	6.7	7.6	100.0
	Selalu	1507	89.0	100.0	
	Total				

Grafik 4.7**Usulan konsep dan kriteria randis sesuai dengan lingkup pekerjaan**

Berdasarkan Grafik 4.7. menunjukan bahwa terkait kriteria kendaraan dinas apakah sesuai dengan lingkup pekerjaan. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) Polda sebagai sampel penelitian, ebagai berikut :

- a. Sebanyak 63,57 % responden menyatakan tidak pernah
- b. Sebanyak 14,33 % responden menyatakan kadang-kadang
- c. Sebanyak 8,69 % responden menyatakan sering
- d. Sebanyak 7,56 % responden menyatakan selalu
- e. Sebanyak 5,84 % responden menyatakan jarang

Hal ini menunjukkan bahwa system pemenuhan kebutuhan kendaraan dinas belum efektif.

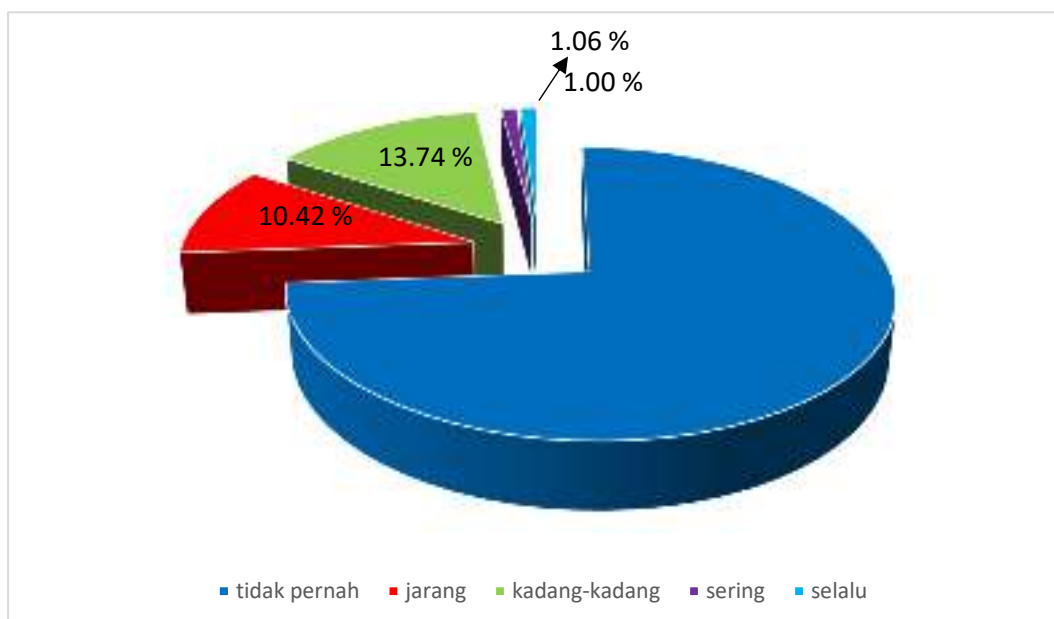
Table. 4.8 :

Konsep dan kriteria yang diusulkan dapat dipenuhi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	1112	65.6	73.8	73.8
	Jarang	157	9.3	10.4	84.2
	Kadang-kadang	207	12.2	13.7	97.9
	Sering	15	.9	1.0	98.9
	Selalu	16	.9	1.1	100.0
	Total	1507	89.0	100.0	

Grafik. 4.8 :

Konsep dan kriteria yang diusulkan dapat dipenuhi



Berdasarkan Grafik 4.8. menunjukkan bahwa terkait pemenuhan kriteria kendaraan dinas yang diusulkan, sebagian besar responden menyatakan tidak pernah dipenuhi. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) Polda sebagai sampel penelitian, sebagai berikut :

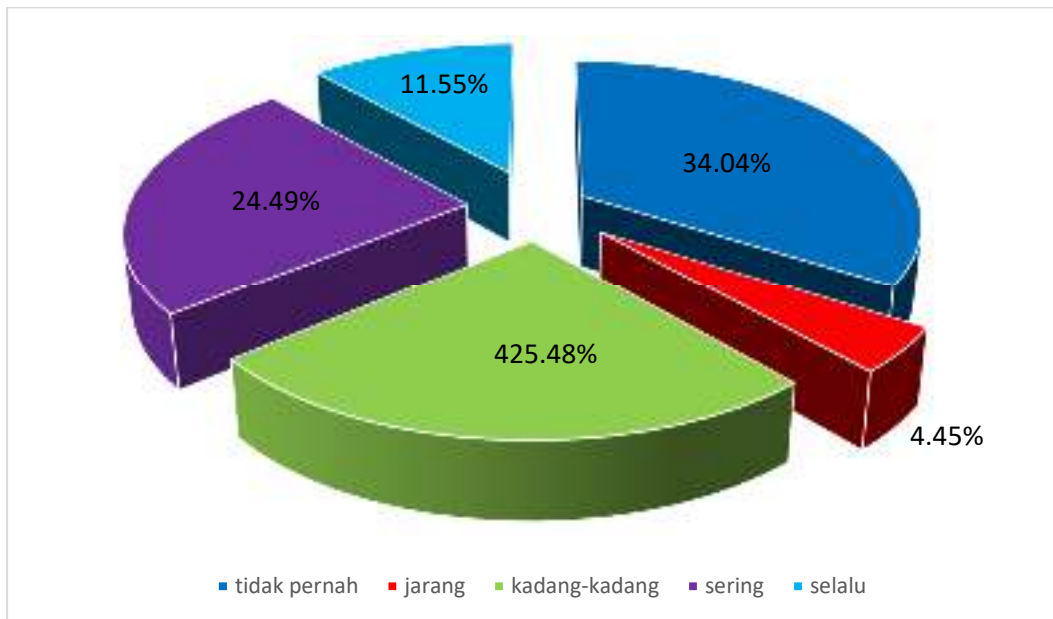
- a. Sebanyak 73,79 % responden menyatakan tidak pernah
- b. Sebanyak 13,74 % responden menyatakan kadang-kadang
- c. Sebanyak 10,42 % responden menyatakan jarang
- d. Sebanyak 1,06 % responden menyatakan selalu
- e. Sebanyak 1,00 % responden menyatakan sering

Hal ini menunjukkan kendaraan dinas yang sekarang digunakan tidak sesuai dengan kriteria yang diinginkan pengguna (users). Hal ini juga memberikan gambaran bahwa system pemenuhan kebutuhan kendaraan dinas belum efektif.

Tabel. 4.9.

Adanya kendala terkait randis yang diterima

		Frequenscy	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	513	30.3	34.0	34.0
	Jarang	67	4.0	4.4	38.5
	Kadang-	384	22.7	25.5	64.0
	kadang	369	21.8	24.5	88.5
	Sering	174	10.3	11.5	100.0
	Selalu	1507	89.0	100.0	
	Total				

Grafik. 4.9.**Adanya kendala terkait randis yang diterima**

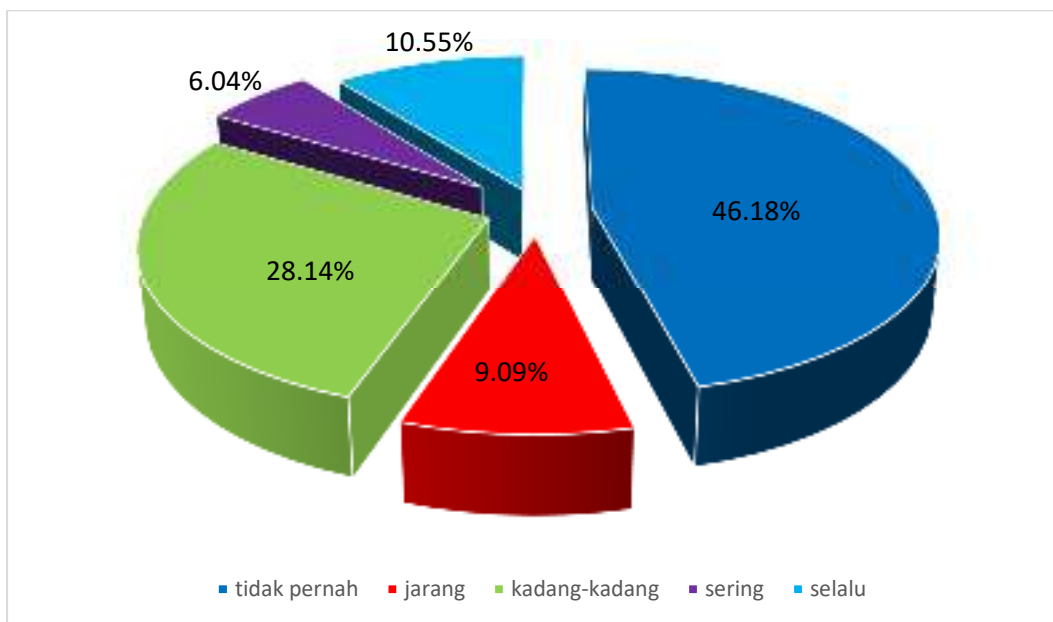
Berdasarkan Grafik 4.9. menunjukkan bahwa kendaraan dinas yang ada tidak pernah mengalami kendala dalam penggunaannya. Artinya kendaraan dinas tersebut layak digunakan di lapangan. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) Polda sebagai sampel penelitian, sebagai berikut :

- sebanyak 34.04 % responden menyatakan tidak pernah
- sebanyak 25.48 % responden menyatakan kadang-kadang
- sebanyak 24.49 % responden menyatakan sering
- sebanyak 11.55 % responden menyatakan selalu
- sebanyak 4.45 % responden menyatakan jarang

hal ini menunjukkan bahwa penggelaran kendaraan dinas yang ada sekarang tidak terdapat kendala terkait kendaraan yang diterima.

Tabel. 4.10 :**Anggaran harwat randis diterima sesuai ketentuan**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	696	41.1	46.2	46.2
	Jarang	137	8.1	9.1	55.3
	Kadang-kadang	424	25.0	28.1	83.4
	Sering	91	5.4	6.0	89.4
	Selalu	159	9.4	10.6	100.0
	Total	1507	89.0	100.0	

Grafik. 4.10 :**Anggaran harwat randis diterima sesuai ketentuan**

Berdasarkan Grafik 4.10. menunjukan bahwa menyatakan anggaran tidak sesuai dengan ketentuan anggaran harwat yang diterimakan. Kondisi ini akan mengurangi usia pakai, karena perawatan yang dilakukan tidak sesuai dengan ketentuan. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) Polda sebagai sampel penelitian, sebagai berikut :

- sebanyak 46.18 % responden menyatakan tidak pernah
- sebanyak 28.14 % responden menyatakan jarang

- c. sebanyak 28.14 % responden menyatakan kadang-kadang
- d. sebanyak 6.04 % responden menyatakan sering
- e. sebanyak 10.55 % responden menyatakan selalu

hal ini juga menunjukan bahwa system pemenuhan kebutuhan kendaraan dinas kurang efektif. Karena tidak adanya keseimbangan antara pengadaan dengan pemeliharaan.

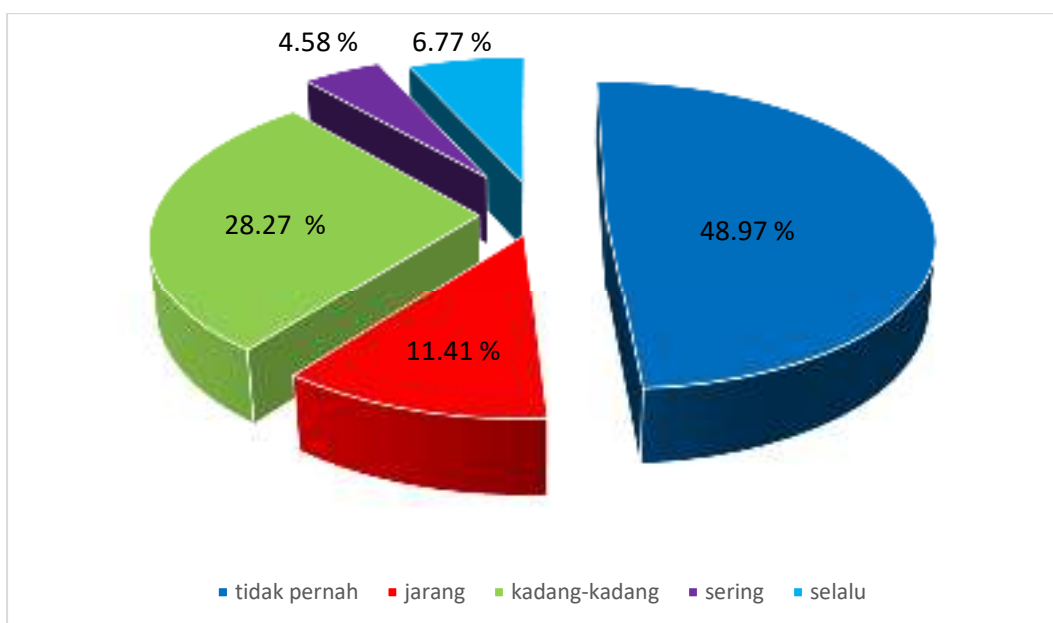
Table. 4.11.

Anggaran harwat spare part diterima sesuai ketentuan

		Frequenscy	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	738	43.6	49.0	49.0
	Jarang	172	10.2	11.4	60.4
	Kadang-kadang	426	25.1	28.3	88.7
	Sering	69	4.1	4.6	93.2
	Selalu	102	6.0	6.8	100.0
	Total	1507	89.0	100.0	

Grafik. 4.11.

Anggaran harwat spare part diterima sesuai ketentuan



Berdasarkan Grafik 4.11. menunjukkan bahwa dalam hal harwat berupa spare part yang diterimakan tidak sesuai dengan ketentuan, namun kadang-kadang sesuai ketentuan. Kondisi ini akan mengurangi usia pakai, karena perawatan yang dilakukan tidak sesuai dengan persyaratan teknis yang ditentukan. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) polda sebagai sampel penelitian, sebagai berikut :

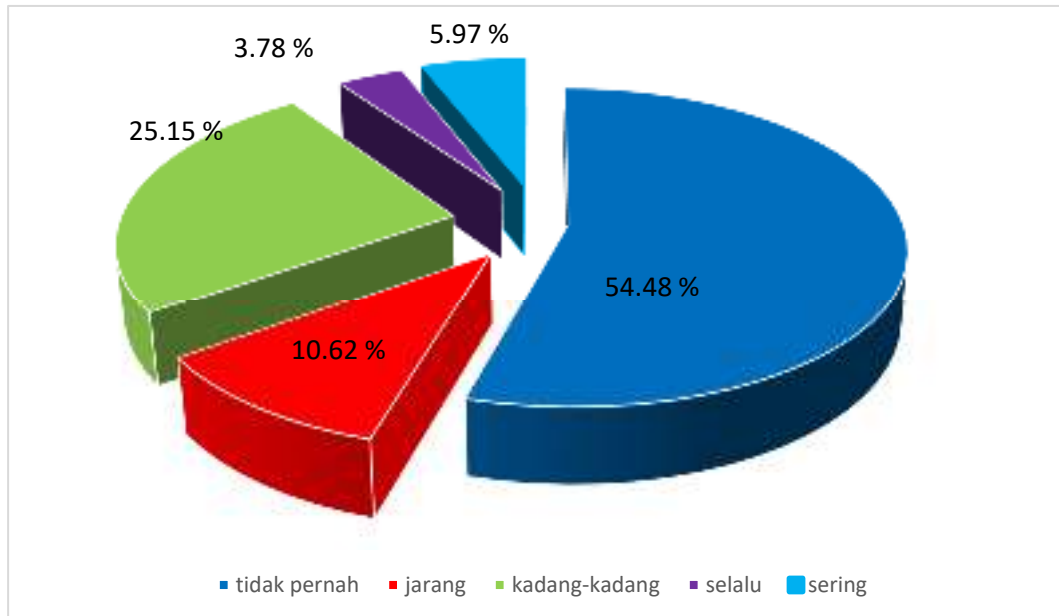
- a. sebanyak 48.97 % responden menyatakan tidak pernah
- b. sebanyak 28.27 % responden menyatakan jarang
- c. sebanyak 11.41 % responden menyatakan kadang-kadang
- d. sebanyak 6.77 % responden menyatakan selalu
- e. sebanyak 4.58 % responden menyatakan sering

hal ini juga menunjukkan system pemenuhan kebutuhan kendaraan dinas kurang efektif. Karena tidak adanya keseimbangan antara pengadaan dengan pemeliharaan.

Tabel. 4.12 :

Pemakaian randis diberikan penggantian biaya jika mengalami kerusakan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	821	48.5	54.5	54.5
	Jarang	160	9.4	10.6	65.1
	Kadang-kadang	379	22.4	25.1	90.2
	Sering	57	3.4	3.8	94.0
	Selalu	90	5.3	6.0	100.0
	Total	1507	89.0	100.0	

Table. 4.12 :**Pemakaian randis diberikan penggantian biaya jika mengalami kerusakan**

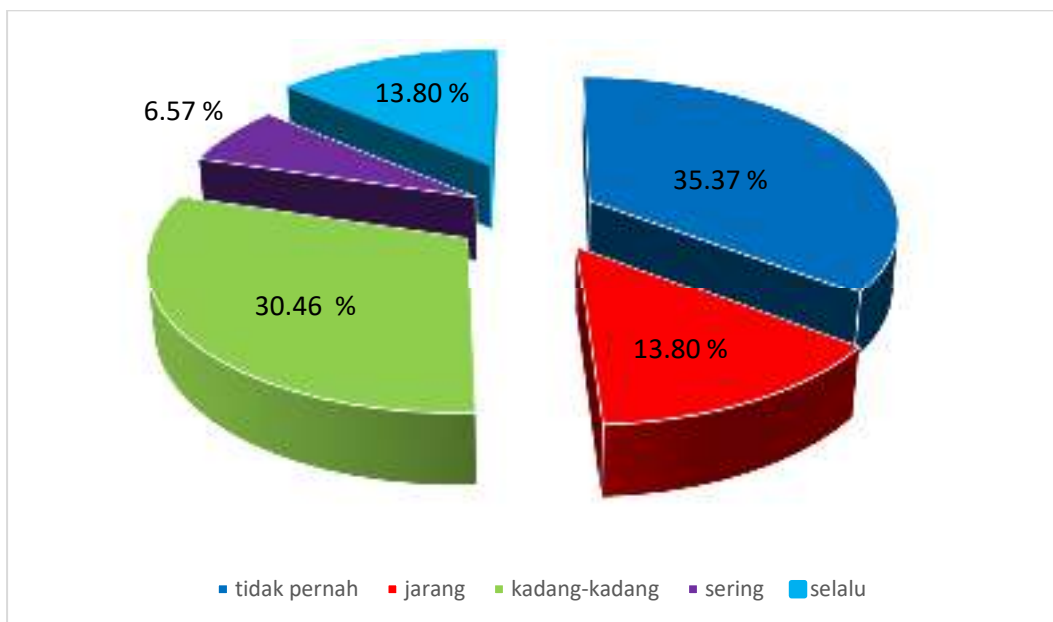
Berdasarkan Grafik 4.12. menunjukkan bahwa terjadinya kerusakan kendaraan dinas yang dibiayai sendiri perbaikannya sebagian responden menyatakan bahwa tidak pernah menapatkan penggantian dari dinas. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) Polda sebagai sampel penelitian, sebagai berikut :

- Sebanyak 54.48 % responden menyatakan tidak pernah
- Sebanyak 25.15 % responden menyatakan kadang-kadang
- Sebanyak 10.62 % responden menyatakan jarang
- Sebanyak 5.97 % responden menyatakan selalu
- Sebanyak 3.78 % responden menyatakan sering

Hal ini akan menurunkan motivasi kinerja pengguna kendaraan dinas, karena harus menanggung sendiri biaya perawatan kendaraan dinas. Pada akhirnya akan mengurangi produktifitas kerja.

Tabel.4.13 :**Dukungan BBM yang diterima sesuai kebutuhan**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	533	31.5	35.4	35.4
	Jarang	208	12.3	13.8	49.2
	Kadang-kadang	459	27.1	30.5	79.6
	Sering	99	5.8	6.6	86.2
	Selalu	208	12.3	13.8	100.0
	Total	1507	89.0	100.0	

Tabel. 4.13 :**Dukungan BBM yang diterima sesuai kebutuhan**

Berdasarkan Grafik 4.13. menunjukkan bahwa sebagian besar responden menyatakan tidak pernah sesuai, di sisi lain sejumlah menyatakan bahwa dukungan BBM kadang-kadang sesuai dengan penggunaannya di lapangan. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) Polda sebagai sampel penelitian, sebagai berikut :

- Sebanyak 35.37 % responden menyatakan tidak pernah
- Sebanyak 30.46 % responden menyatakan kadang-kadang

- c. Sebanyak 13.80 % responden menyatakan jarang
- d. Sebanyak 13.80 % responden menyatakan selalu
- e. Sebanyak 6.57 % responden menyatakan sering

Hal ini menunjukkan bahwa dukungan BBM kendaraan dinas yang diterima cenderung tidak sesuai. Dan dapat memberikan gambaran bahwa system pemenuhan kendaraan dinas cenderung tidak efektif, karena tidak adanya keseimbangan antara kendaraan dinas dengan kebutuhan BBM.

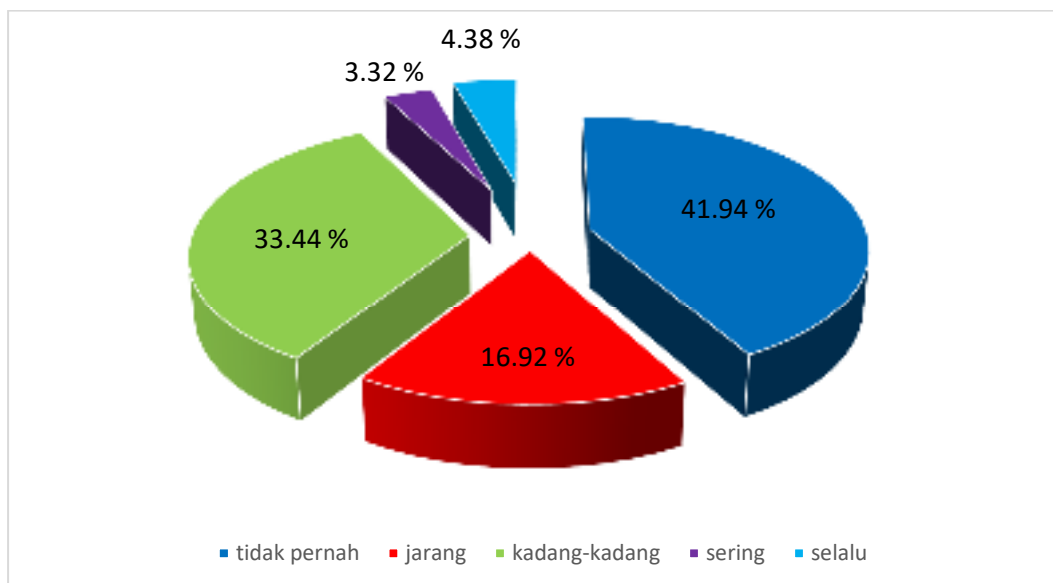
Tabel. 4.14 :

Dukungan BBM yang di terimakan dapat mencukupi pelaksanaan tugas

		Frequenscy	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak pernah	632	37.3	41.9	41.9
	Jarang	255	15.1	16.9	58.9
	Kadang-kadang	504	29.8	33.4	92.3
	Sering	50	3.0	3.3	95.6
	Selalu	66	3.9	4.4	100.0
	Total	1507	89.0	100.0	

Grafik. 4.14.

Dukungan BBM yang diterima dapat mencukupi pelaksanaan tugas



Berdasarkan Grafik 4.14. menunjukan bahwa dukungan BBM kendaraan dinas yang diterima tidak pernah mencukupi untuk mendukung pelaksanaan tugas. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) Polda sebagai berikut :

- a. Sebanyak 41.94 % respondeng menyatakan tidak tahu
- b. Sebanyak 33.44 % responden menyatakan kadang-kadang
- c. Sebanyak 16.92 % responden menyatakan jarang
- d. Sebanyak 4.38 % responden menyatakan selalu
- e. Sebanyak 3.32 % responden menyatakan sering

Hal ini memberikan gambaran bahwa system pemenuhan kendaraan dinas cenderung tidak efektif, karena tidak adanya keseimbangan antara kendaraan dinas dengan kebutuhan BBM.

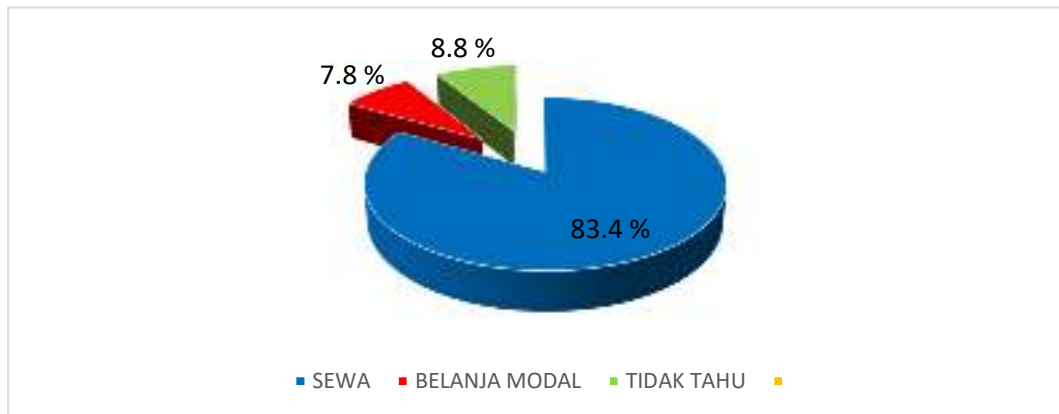
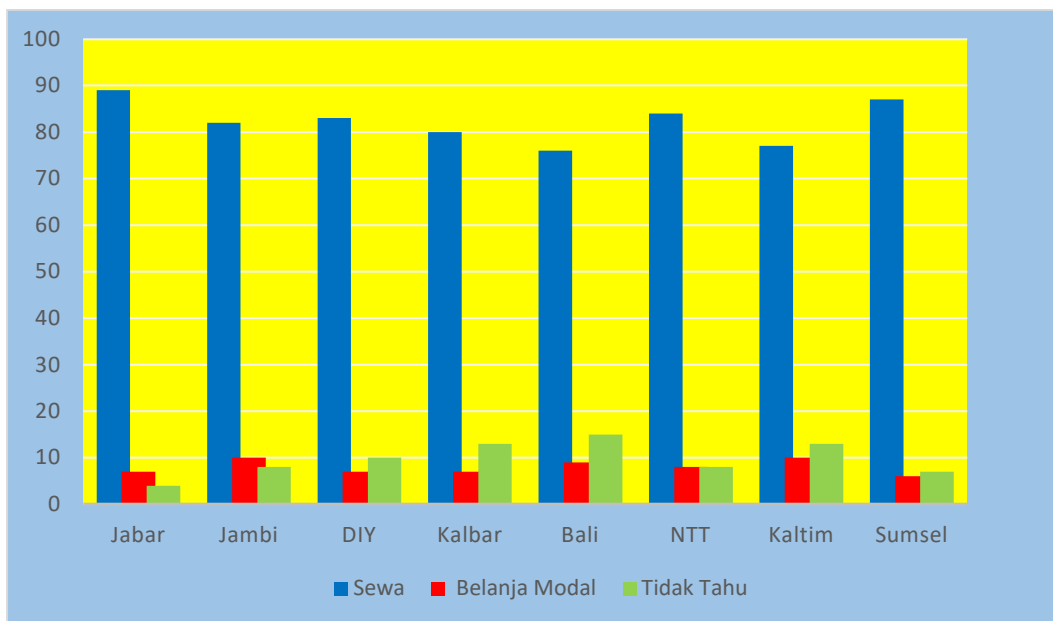
3. System Pengadaan yang diinginkan

Dari hasil kuesioner/angket yang disebar, diperoleh gambaran bahwa pada umumnya responden dari 8 (delapan) Polda yang berjumlah 1.507, menginginkan bahwa system pengadaan kendaraan dinas di lingkungan Polri sebaiknya dilakukan dengan system sewa atau outsourcing, sebagaimana ditunjukan pada gambar dibawah ini.

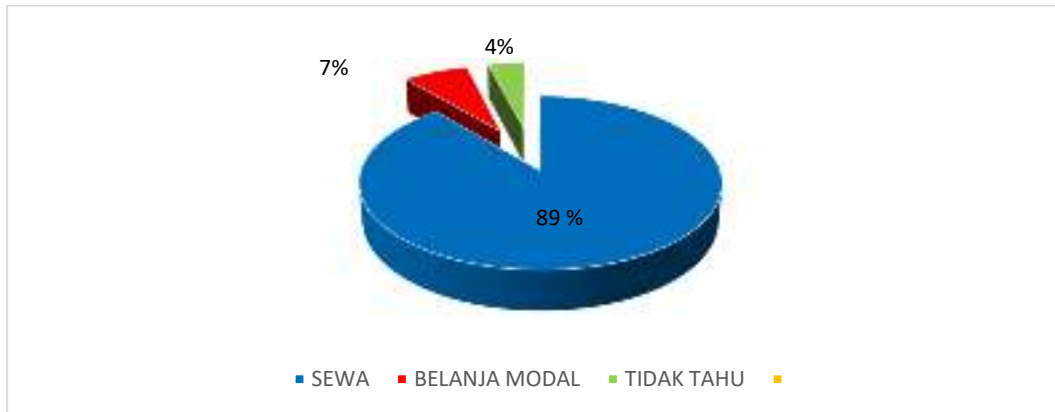
Tabel. 4.15.

System pengadaan yang diharapkan sesuai indicator

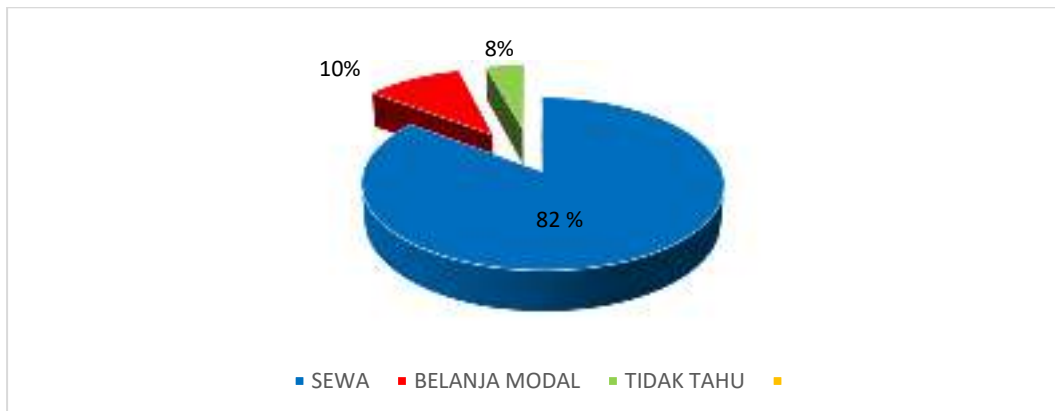
No	Polda	Sewa	Belanja Modal	Tidak Tahu	jumlah
1	Jabar	282	21	12	315
2	jambi	141	17	14	172
3	D.I.Y	160	13	19	192
4	Kalbar	142	13	22	177
5	Bali	121	15	24	160
6	NTT	171	17	15	203
7	Kaltim	78	10	13	101
8	sumsel	162	11	14	187
Total		1257	117	133	1507

Grafik. 4.15.**Prosentase pendapat responden terhadap pemenuhan kendaraan dinas Polri****Grafik. 4.16****System pengadaan yang diharapkan sesuai indicator**

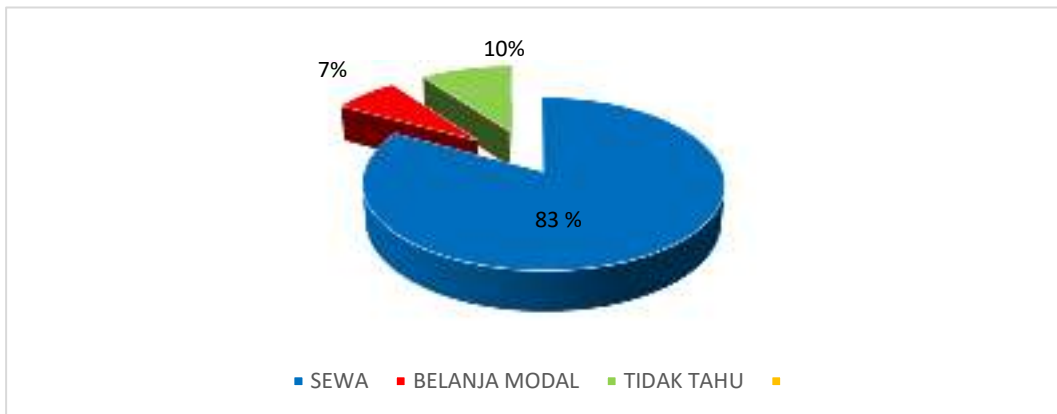
berdasarkan tabel dan grafik di atas menunjukkan bahwa pengadaan kendaraan dinas di lingkungan Polri sebaiknya dilakukan dengan system **sewa/outourcing**. Hal ini terlihat dari hasil jawaban responden di kesatuan kewilayahan pada 8 (delapan) PIda sebagai sampel penelitian sebagai berikut:

Grafik. 4.17**Prosentase pendapat responden pengadaan kendaraan di Polda Jabar**

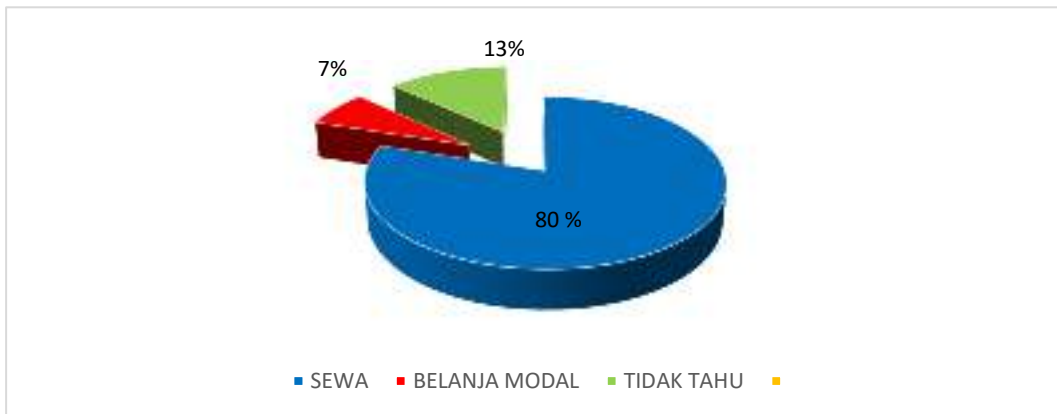
Dari grafik di atas menggambarkan bahwa pendapat responden di Polda Jabar yang menghendaki pengadaan kendaraan dinas dengan system sewa 89%, belanja modal 7% dan 4% tidak tahu.

Grafik. 4.18**Prosentase pendapat responden pengadaan kendaraan di Polda Jambi**

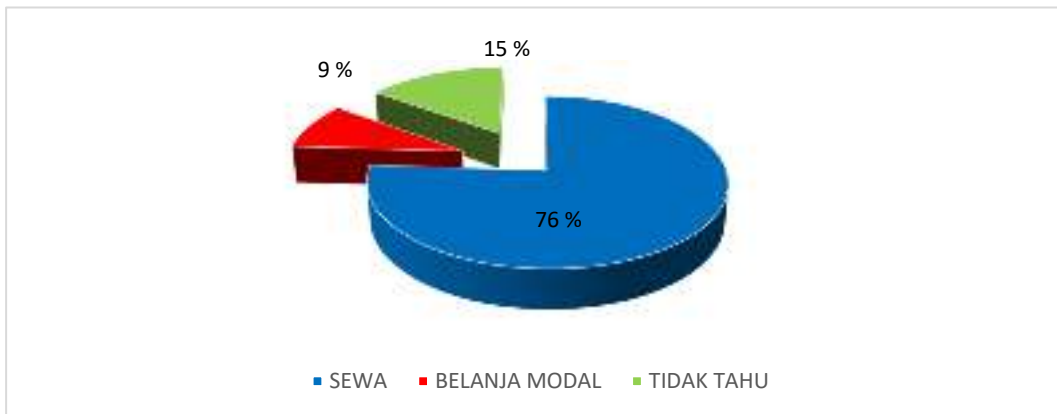
Dari grafik di atas menggambarkan bahwa pendapat responden di Polda Jambi yang menghendaki pengadaan kendaraan dinas dengan system sewa 82%, belanja modal 10% dan 8% tidak tahu.

Grafik. 4.19**Prosentase pendapat responden pengadaan kendaraan di Polda DIY**

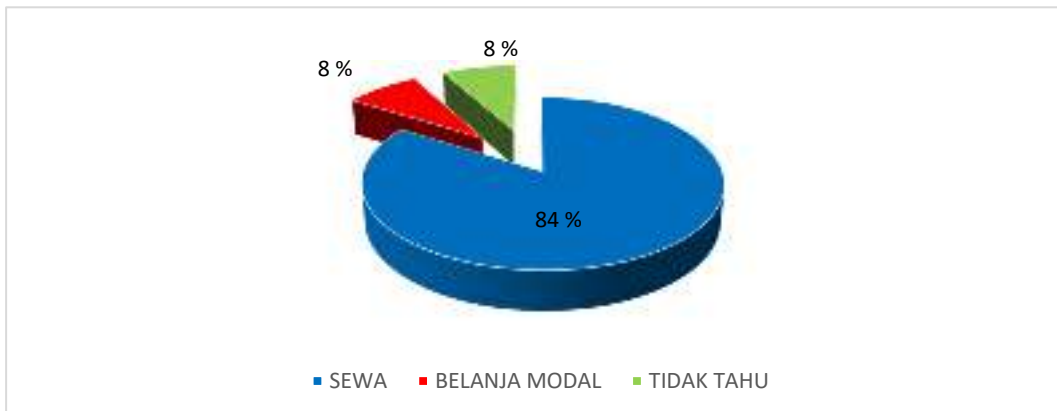
Dari grafik di atas menggambarkan bahwa pendapat responden di Polda DIY yang menghendaki pengadaan kendaraan dinas dengan system sewa 83%, belanja modal 7% dan 10% tidak tahu.

Grafik. 4.20**Prosentase pendapat responden pengadaan kendaraan di Polda Kalbar**

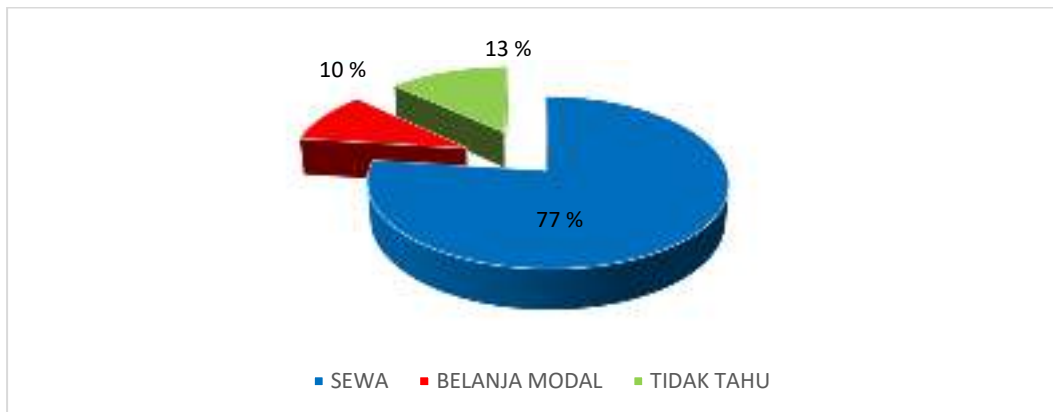
Dari grafik di atas menggambarkan bahwa pendapat responden di Polda DIY yang menghendaki pengadaan kendaraan dinas dengan system sewa 80%, belanja modal 7% dan 13% tidak tahu.

Grafik. 4.21**Prosentase pendapat responden pengadaan kendaraan di Polda Bali**

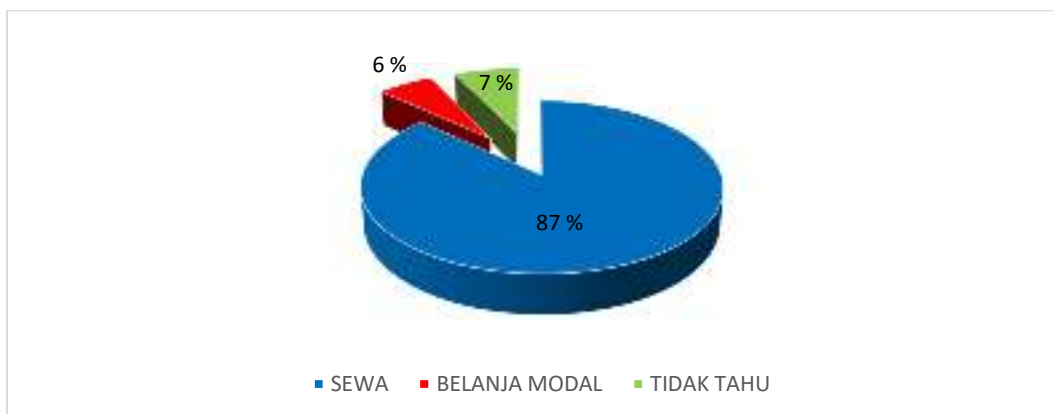
Dari grafik di atas menggambarkan bahwa pendapat responden di Polda Bali yang menghendaki pengadaan kendaraan dinas dengan system sewa 76%, belanja modal 9% dan 15% tidak tahu.

Grafik. 4.22**Prosentase pendapat responden pengadaan kendaraan di Polda NTT**

Dari grafik di atas menggambarkan bahwa pendapat responden di Polda NTT yang menghendaki pengadaan kendaraan dinas dengan system 84%, belanja modal 8% dan 8% tidak tahu.

Grafik. 4.23**Prosentase pendapat responden pengadaan kendaraan di Polda Kaltim**

Dari grafik di atas menggambarkan bahwa pendapat responden di Polda Kaltim yang menghendaki pengadaan kendaraan dinas dengan system sewa 77%, belanja modal 10% dan 13% tidak tahu.

Grafik. 4.24**Prosentase pendapat responden pengadaan kendaraan di Polda Sumsel**

dari grafik di atas menggambarkan bahwa pendapat responden di Polda Sumsel yang menghendaki pengadaan kendaraan dinas dengan system sewa 87%, belanja modal 6% dan 7% tidak tahu. Hal ini memberikan gambaran bahwa system pemenuhan kendaraan dinas dengan system sewa/outsourcing cenderung lebih efektif, karena anggota tidak direpotkan dengan biaya perawatan dan sebagainya.\

4. Hasil Wawancara

Dari hasil wawancara dengan sejumlah responden di 8 (delapan) Polda sampel diperoleh hasil sebagai berikut :

- a. Metode pengadaan kendaraan dinas pada saat ini cenderung dilaksanakan terpusat di Mabes Polri, sumber pembiayaan pengadaan kendaraan dinas pada saat ini berasal dari APBN dan Hibah / bantuan;
- b. Aturan perundang-undangan yang dijadikan landasan dalam pemilihan metode pengadaan kendaraan dinas saat ini adalah UU No. 17 tahun 2003 tentang keuangan Negara, UU No. 25 tahun 2004 tentang Sistem Pembangunan Nasional dan Peraturan Presiden No. 54 Tahun 2010 tentang Pedoman Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah;
- c. Kendaraan dinas yang diberikan Mabes Polri untuk satuan kewilayahan saat ini cenderung belum efektif, dikarenakan tidak sesuai dengan karakteristik wilayah yang ada dan sering rusak serta sulit untuk mendapatkan suku cadang terutama untuk jens tertentu seperti pada kendaraan dengan merk yang kurang familier;
- d. Kecenderungan responden menyatakan bahwa, jika system pengadaan kendaraan dinas dirubah dengan system sewa jauh lebih baik, karena personel Polri tidak lagi dibebani dengan proses dan biaya pemeliharaan / perawatan kenadaraan dinas;
- e. Sampai saat ini dalam pemilihan kendaraan dinas, para pengguna cenderung tidak pernah dilibatkan karena sudah terpusat pada Assarpras Kapolri;
- f. Responden cenderung berpendapat bahwa metode pengadaan kendaraan dinas selayaknya adalah dengan **sistem sewa** karena dapat memperoleh kelebihan seperti :
 - 1) Dapat menghemat biaya operasional (Spare part, BBM, serta penghapusan);
 - 2) Organisasi Polri akan lebih fokus pada tugas pokoknya;
 - 3) Tingkat pemakaian, lebih efektif dan efisien.

5. Stundi Banding ke Pemda Tingkat II Jembrana

Di dalam pelaksanaan penelitian di Polda Bali, pada hari selasa 19 Juli 2011, Tim penelitian Puslitbang Mabes Polri berkoordinasi dengan Polres Jembrana melakukan tatap muka serta diskusi langsung dengan Drs. I Made Kembang Hartawan SE, MM, Wakil Bupati Pemda Tingkat II Jembrana, untuk memperjelas tentang pelaksanaan kontrak/sewa kendaraan dinas yang telah dilaksanakan oleh Pemda Tingkat II Jembrana dilakukan atas kebijakan Bupati

Tingkat II Jembrana pada tahun 2003, yang telah dimusyawarakan di dalam Rapat kerja dengan DPRD Pemda Tingkat II Jembrana. Swakelola/kontrak kendaraan dinas roda empat tersebut diterima oleh DPRD dengan berbagai pertimbangannya, antara lain :

- a. Efisiensi anggaran pengadaan kendaraan dinas di lingkungan Pemda Tingkat II Kabupaten Jembrana;
 - b. Efisiensi anggaran perawatan kendaraan dinas roda 4 di lingkungan Pemda tingkat II Kabupaten jembrana;
 - c. Terfokusnya SDM pejabat dan pelaksana teknis di bidang pekerjaannya.
- Setelah usulan tersebut diterima oleh DPRD Tingkat II Jembrana maka Pemda tingkat II melakukan koordinasi dengan Badan Perencanaan Anggaran Daerah dengan memasukkan butir swakelola/kontrak kendaraan dinas roda empat untuk pelaksanaan tugas Pemda. Adapun dasar hukum yang digunakan Pemda Tingkat II Jembrana Bali adalah Surat Keputusan Kuasa Pengguna Anggaran Sekretaris Daerah Khusus Bagian HOT Kepegawaian, Bagian Umum, Pemerintahan Kabupaten Jembrana Nomor : 027/0573/UMUM/2011 Tentang Penetapan Penyedia Barang/Jasa Kegiatan Belanja Sarana Mobilitas Darat Pekerjaan Sewa Sarana Mobilitas Darat untuk Operasional Bupati, Wakil Bupati, Sekda AS I, AS II, Staf Ahli dan Kabag Di Sekda Kabupaten Jembrana.

6. Simulasi Perhitungan Antara Sistem Belanja Modal Dengan Sewa

Perbandingan belanja modal dan sewa kendaraan berdasarkan penghitungan PT. TRACK Rent Car, sebagai berikut :

a. Jenis Kendaraan Minibus Type Innova G M/T 2011

1) Belanja Modal

Tabel 4.16
Pengadaan / Belanja Modal

Unit	Jenis Ranmor	Harga Satuan per unit	Perkiraan Biaya					Total	Nilai Buku
			Thn 1	Thn 2	Thn 3	Thn 4	Thn 5		
1	Minibus	250.00	250.000.000					250.000.000	93.750.000
	Biaya perawatan (blm termasuk oli)	0.000	14.000.000	14.000.000	14.000.000	14.000.000	14.000.000	70.000.000	
	Biaya penyusutan (selama 8 thn 12,5%)		31.250.000	31.250.000	31.250.000	31.250.000	31.250.000	156.250.000	
			295.250.000					476.250.000	

2) Sewa Kendaraan

Tabel 4.17
Sistem Sewa/outourcing

Unit	Jenis Ranmor	Harga Satuan per bulan	Perkiraan Biaya					Total	Nilai Buku
			Thn 1	Thn 2	Thn 3	Thn 4	Thn 5		
1 2	Minibus (dgn mobil pengganti)	9.000.000	108.000.000	108.000.000	108.000.000	108.000.000	108.000.000	540.000.000	
	Minibus (tanpa mobil pengganti)	8.300.000	99.600.000	99.600.000	99.600.000	99.66.000	99.66.000	498.000.000	
				Selisih biaya bila sewa dgn mobil pengganti				(63.750.000)	
				Selisih biaya sewa tanpa mobil pengganti				(21.750.000)	

[illegible]

1) Belanja Modal

Sistem Belanja Modal

Unit	Jenis Ranmor	Harga Satuan per unit	Perkiraan Biaya					Total	Nilai Buku
			Thn 1	Thn 2	Thn 3	Thn 4	Thn 5		
1	Sedan - Biaya perawatan (blm termasuk oli) - Biaya penyusutan (selama 8 thn 12,5%)	356.200.00	356.200.00 18.000.00 0	18.000.00 44.525.00	18.000.00 44.525.00	18.000.00 44.525.00	18.000.00 44.525.00	356.300.00 90.000.00 222.625.00	133.575.00
			418.725.00					668.825.00	

Tabel 4.23

Sistem Sewa/outourcing

[illegible]

	pengganti) Sedan (tanpa mobil pengganti)	11.610.000	139.320.000	139.320.000	139.320.000	139.320.000	139.320.000	696.600.000	
				Selisih biaya bila sewa dgn mobil pengganti				(73.375.000)	
				Selisih biaya sewa tanpa mobil pengganti				(27.775.000)	

Keterangan :

Harga sewa kendaraan sudah termasuk biaya sebagai berikut :

- a. Perawatan berkala dan perbaikan kendaraan;
- b. Asuransi mobil (all risk comprehensive);
- c. STNK;
- d. Mobil pengganti (setara/diatasnya);
- e. Biaya kirim ke Polda.

7. Keuntungan Sistem Sewa

a. Aspek Finansial :

- 1) Penghematan anggaran belanja modal di tahun pertama;
- 2) Dapat melakukan pengalihan anggaran ke pos belanja lain yang lebih membutuhkan;
- 3) Efisiensi karena tidak diperlukan memiliki bengkel sendiri;
- 4) Mengurangi biaya tak terduga.

b. Aspek Non Finansial :

- 1) Optimalisasi alokasi personel dari departemen transportasi dan bengkel;
- 2) Meningkatkan produktivitas kerja;
 - a) Mengurangi waktu ke bengkel;
 - b) Fokus dalam pekerjaan;
 - c) Efisiensi waktu (kecepatan menuju TKP)
 - d) Mengurangi resiko mogok di jalan.
- 3) Meningkatkan nilai kenyamanan, kehandalan (citra handal), prestige, dan aspek keselamatan;

- 4) Mengurangi biaya tidak terlihat seperti waktu dan service, penggunaan unit yang tidak sesuai dengan fungsinya.

8. Instrument Pengadaan Kendaraan Dinas Melalui Sistem Sewa

Secara instrument, pemenuhan kendaraan dinas di lingkungan Polri dengan sistem sewa dapat dilaksanakan dengan merujuk pada peraturan Presiden (Perpres) No. 54 tahun 2010 tentang pengadaan barang/jasa pemerintah.

Pasal 29 menyebutkan bahwa pengadaan barang/jasa melalui swakekola oleh K/L/D/I selaku penanggung jawab anggaran dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Pengadaan bahan/barang, jasa lainnya, peralatan/suku cadang dan tenaga ahli dilakukan oleh ULP/pejabat pengadaan
- b. Pengadaan sebagaimana dimaksud pada huruf a berpedoman pada ketentuan dalam Peraturan Presiden ini.

Berdasarkan peraturan Menteri Keuangan Nomor 84/PMK.02/2011 tanggal 23 Mei 2011 tentang Standar Biaya Tahun Anggaran 2012 pada lampiran butir 21 (satuan biaya sewa kendaraan) sebagai berikut :

NO	PROVINSI	RODA 4	RODA 6/BUS SEDANG	RODA 5 /BUS BESAR
1.	NANGGROE ACEH DARUSSALAM	580.000	1.400.000	3.400.000
2.	SUMATERA UTARA	680.000	2.100.000	2.400.000
3.	RIAU	640.000	1.500.000	2.800.000
4.	KEPULAUAN RIAU	580.000	1.500.000	2.000.000
5.	JAMBI	550.000	1.700.000	2.700.000
6.	SUMATERA BARAT	610.000	1.500.000	2.100.000
7.	SUMATERA SELATAN	640.000	1.800.000	3.400.000
8.	LAMPUNG	470.000	1.600.000	2.200.000
9.	BENGKULU	610.000	1.500.000	2.100.000
10.	BANGKA BELITUNG	650.000	1.700.000	2.100.000
11.	BANTEN	800.000	1.500.000	2.300.000
12.	JAWA BARAT	650.000	1.800.000	2.400.000
13.	DKI JAKARTA	670.000	1.300.000	2.300.000

14.	JAWA TENGAH	620.000	1.500.000	2.100.000
15.	D.I. YOGYAKARTA	650.000	1.700.000	2.300.000
16.	JAWA TIMUR	630.000	1.200.000	1.900.000
17.	BALI	730.000	1.400.000	2.000.000
18.	NUSA TENGGARA BARAT	730.000	2.000.000	2.400.000
19.	NUSA TENGGARA TIMUR	690.000	1.500.000	2.000.000
20.	KALIMANTAN BARAT	630.000	2.400.000	3.000.000
21.	KALIMANTAN TENGAH	560.000	1.700.000	2.500.000
22.	KALIMANTAN SELATAN	580.000	2.300.000	4.100.000
23.	KALIMANTAN TIMUR	550.000	4.100.000	4.900.000
24.	SULAWESI UTARA	700.000	1.800.000	2.900.000
25.	GORONTALO	620.000	1.200.000	2.600.000
26.	SULAWESI BARAT	460.000	1.100.000	2.500.000
27.	SULAWESI SELATAN	590.000	2.100.000	2.900.000
28.	SULAWESI TENGAH	420.000	1.200.000	2.600.000
29.	SULAWESI TENGGARA	560.000	1.200.000	2.600.000
30.	MALUKU	610.000	1.100.000	1.900.000
31.	MALUKU UTARA	580.000	1.200.000	2.000.000
32.	PAPUA	750.000	1.300.000	2.100.000
33.	PAPUA BARAT	660.000	1.100.000	1.900.000

Apabila Polri akan memenuhi kebutuhan kendaraan dinas yang selama ini menggunakan sistem belanja modal, karena pertimbangan efektifitas dan efisiensi, maka dapat dialihkan pengajuan anggarannya dalam mata anggaran sewa. Teknis pelaksanaan system sewa kendaraan, tetap mengacu kepada Perpres 54 tahun 2010 tentang pengadaan barang jasa pemerintah tetap dilaksanakan dengan tender terbuka.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Dari hasil analisis pada pengisian kuesioner dan wawancara disimpulkan sebagai berikut:

- a. Secara instrument pemenuhan kendaraan dinas di lingkungan Polri dengan system sewa kendaraan per tahun belum diatur dalam perundang-undangan, namun untuk system sewa per hari telah di atur dalam Peraturan Menteri Keuangan (Permenkeu) Nomor 84/PMK.02/2011 tanggal 23 Mei 2011.
- b. Pemenuhan kendaraan dinas dilingkungan Polri yang selama ini dilaksanakan dengan sistem belanja modal dari hasil penelitian menyatakan kurang efektif dan efisien, hal tersebut tergambar dari hasil penelitian bahwa 83.4% dari 1.507 responden yang menjadi sampel menyatakan bahwa pemenuhan kendaraan dinas menginginkan sewa karena lebih efektif;
- c. Kelebihan dan kekurangan pengadaan kendaraan dinas Polri melalui sistem belanja modal dengan sistem sewa, sebagai berikut:

1) Kelebihan dan kekurangan belanja modal :

a) Kelebihan:

Institusi Polri dapat memiliki kendaraan dinas secara fisik dan selanjutnya diadakan disposal (penghapusan) apabila telah melewati masa pakai.

b) Kekurangan

(1) Aspek financial

(a) Pada tahun pertama Polri harus mengeluarkan biaya yang lebih besar dalam pembelian kendaraan dinas;

(b) Pemborosan anggaran belanja;

(c) Banyak biaya tak terduga.

(2) Aspek non financial :

(a) Menurunnya produktivitas kerja personel;

- (b) Kurang optimalnya alokasi personel;
- (c) Banyaknya waktu yang terbuang karena kondisi kendaraan

2) Kelebihan dan kekurangan system sewa :

a) Kelebihan :

(1) Aspek Finansial :

- (a) Penghematan anggaran belanja modal di tahun pertama;
- (b) Dapat melakukan pengalihan anggaran ke pos belanja lain yang lebih membutuhkan;
- (c) Efisiensi karena tidak diperlukan memiliki bengkel sendiri;
- (d) Mengurangi biaya tak terduga.

(2) Aspek Non Finansial

- (a) Optimalisasi alokasi personel dari departemen transportasi dan bengkel;
- (b) Meningkatkan produktivitas kerja:
 - (1) Mengurangi waktu ke bengkel;
 - (2) Focus dalam pekerjaan;
 - (3) Efisiensi waktu (kecepatan menuju TKP);
 - (4) Mengurangi resiko mogok di jalan.
- (c) Meningkatkan nilai kenyamanan, kehandalan (citra handal), prestige, dan aspek keselamatan;
- (d) Mengurangi biaya tidak terlihat seperti waktu dan service, penggunaan unit yang tidak sesuai dengan fungsinya.

2. Rekomendasi

Dari kesimpulan tersebut di atas selanjutnya direkomendasikan sebagai berikut :

- a. Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan (Permenkeu) Nomor 84/PMK.02/2011 tanggal 23 Mei 2011 tentang Standar Biaya Tahun Anggaran 2012, belum adanya aturan ketetapan sewa kendaraan per tytahun, oleh karena itu melalui hasil penelitian ini dimungkinkan mengusulkan index baru untuk sewa kendaraan kepada Dirjen Anggaran melalui Asrena Kapolri;

- b. Dalam pengadaan kendaraan dinas Polri dari hasil penelitian di lapangan bahwa 83,4 % dari 1.507 responden menginginkan pengadaan kendaraan dinas dengan system sewa karena lebih efektif, hal tersebut perlu dipertimbangkan sebagai alternative;
- c. Apabila yang dipilih adalah system sewa/outsourcing perlu dilakukan langkah-langkah sebagai berikut :
 - 1) Perlu ada proyek percontohan (pilot project) yang dilengkapi dengan Tim Monev untuk melakukan monitoring dan evaluasi terhadap efektivitas dan efisiensi dari system yang dilaksanakan;
 - 2) Kurun waktu proyek percontohan dengan menggunakan system sewa tersebut direkomendasikan selama masa kontrak 3-5 tahun.

BAB VI

PENUTUP

Demikian laporan hasil penelitian tentang Efektifitas Pengadaan Kendaraan Dinas Polri, yang disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban sekaligus sebagai bahan masukan bagi pimpinan dalam pengambilan kebijakan kedepan terkait pengadaan kendaraan dinas di lingkungan Polri. Diharapkan dengan pemenuhan kendaraan yang optimal dapat meningkatkan kinerja anggota Polri dalam rangka pelayanan prima terhadap masyarakat.

Jakarta, Desember 2011
KABID RIKWASTU
SELAKU KETUA TIM PENELITIAN

B.WAHYU SISWAJAYA
KOMISARIS BESAR POLISI NRP. 54040311