

ANALISIS PERAN RETRIBUSI TRANSPORTASI DARAT TERHADAP PEREKONOMIAN DI KABUPATEN POSO

Hoin Hengkeng

joinhengkengposo@yahoo.co.id

(Mahasiswa Program Studi Magister Pembangunan Wilayah Pedesaan Pascasarjana Universitas Tadulako)

Abstract

This study aims to determine how the role of land transport sector retribution in the economy of Poso Regency and how to influence land transport modes on the economy in the district of Poso. This type of research is categorised as qualitative descriptive analysis techniques, The results show that a). The role of land transport sector: (1) Regional revenue increase, it will affect the level of regional income. Land transportation sector levy is one of the ability of region to implement autonomy in terms of regional financial capability (2). Increase economic growth, withdrawal rate, taxes, and other costs that exist in the road transport sector in order to accelerate the economic growth in Poso Regency. Vehicle Test levy, Terminal Business service levies, Port Business Services levy, Route Permit Levy, Road Closure levy are the important source of income for the region to be improved. The other roles in the land transport sector include: 1). Availability of goods, 2). Stability and match, 4). Increase the value of land, 5). Development of small scale enterprises. 6). The occurrence of urbanization and population density. 7). Reduce poverty.

Keywords: *role, transportation, economy*

Transportasi merupakan proses pergerakan atau perpindahan orang atau barang dari satu tempat ketempat lain. Proses ini dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan. Tujuan transportasi untuk mewujudkan penyelenggaraan pelayanan transportasi yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan nyaman serta menunjang pemerataan pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional serta memperlancar hubungan antar bangsa (Warpani, 1990:3, dalam Ismadarni).

Untuk menunjang perkembangan ekonomi yang mantap, perlu dicapai keseimbangan antara penyediaan dan permintaan jasa angkutan. Jika penyediaan jasa angkutan lebih kecil daripada permintaannya, maka akan terjadi kemacetan arus barang, yang dapat menimbulkan kegoncangan harga di pasaran. Sebaliknya, jika penawaran jasa angkutan melebihi permintaannya, maka akan menimbulkan persaingan tidak sehat yang akan menyebabkan banyak perusahaan angkutan rugi dan menghentikan kegiatannya sehingga

jasa angkutan berkurang, selanjutnya menyebabkan ketidaklancaran arus barang dan keguncangan harga dipasar (Nasution, 2008 : 7).

Akses jalan yang mudah merupakan salah satu indikator keberhasilan pembangunan suatu wilayah. Kemudahan akses dapat mendukung perekonomian suatu daerah, apabila ada sektor yang berpotensi dikembangkan, misalnya industri dan pariwisata jika tidak didukung dengan kemudahan akses jalan akan memperlambat perkembangannya, bahkan cenderung mengurangi nilai jualnya.

Pembangunan Ekonomi dan transportasi memiliki hubungan simbiosis. Sebuah sistem transportasi yang efisien memfasilitasi pembangunan daerah dan pertumbuhan ekonomi. Masyarakat juga mampu memperluas batas-batas fisik mereka karena adanya perbaikan sistem transportasi atau infrastruktur.

Perkembangan sektor perhubungan khususnya panjang jalan di Kabupaten Poso yang merupakan jalan kabupaten pada tahun

2014 sepanjang 1.140,15 km, mengalami perubahan bila dibandingkan dengan tahun

2011. Hal itu dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1 Panjang Jalan Kabupaten Tahun 2008 – 2014 (Km)

Tahun (1)	Panjang (km) (2)
2009	1.250,8
2010	1.158,8
2011	1.169,8
2012	1.140,15
2013	1.140,15
2014	1.140,15

Sumber : Dinas Bina Marga Kabupaten Poso

Bila dilihat dari angka-angka dalam tabel tersebut pada tahun 2012 terjadi penurunan panjang jalan kabupaten hal ini dikarenakan setelah dilakukan pengukuran ulang dilapangan, didapat angka 1.140,15 km.

Transportasi di Kabupaten Poso juga mampu mendorong peningkatan kualitas hidup masyarakat. Dengan akses jalan yang mudah mendorong masyarakat melakukan usaha-usaha ekonomi yang sudah tentu untuk peningkatan pendapatan keluarga. Pembangunan jalan telah mendorong tumbuh dan berkembangnya usaha-usaha baru, seperti usaha industri kecil, jasa angkutan, sektor perikanan/karamba dan bahan-bahan lain yang berguna bagi peningkatan perekonomian. Selain itu juga akses jalan juga mendorong penyebaran pembangunan

yang dilakukan, baik itu yang datangnya dari pemerintah maupun dari masyarakat itu sendiri.

Pengaruh retribusi transportasi darat pada pengembangan wilayah di Kabupaten Poso demikian besarnya. Mengingat fungsinya sebagai alat untuk memindahkan atau mengangkut barang dan manusia, dari satu tempat ke tempat yang lain dengan tujuan tertentu, maka transportasi tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia selama dibutuhkan dalam pendistribusian bahan, pergerakan aktifitas manusia maupun komponen mikro suatu perekonomian.

Berikut tabel Jumlah Kendaraan dari tahun 2010 sampai dengan Desember 2014 di Kabupaten Poso.

Tabel 2 Jumlah Kendaraan Perunit tahun 2010-2014

Jenis Kendaraan	Jumlah/Unit				
	2010	2011	2012	2013	2014
A1. Sedan, Jeep, Station Wagon (T. Umum)	1.562	1.488	1.819	1.941	1.853
A2. Sedan, Jeep, Station Wagon (Umum)	356	250	226	262	204
A3. Sedan, Jeep, Station Wagon (Dinas)	6	6	9	9	14
B1. Bus, Mikro Bus (T. Umum)	119	122	145	908	1.979
B2. Bus, Mikro Bus (Umum)	261	370	234	97	237
B3. Bus, Mikro Bus (Dinas)	238	216	218	246	243
C1. Truck, Pickup (T. Umum)	990	932	916	1.383	1.287
C2. Truck, Pickup (Umum)	126	140	139	139	149
C3. Truck, Pickup (Dinas)	53	47	59	50	95
E1. Sepeda Motor (Pribadi)	28.450	27.461	29.184	30.312	29.995
E2. Sepeda Motor (Dinas)	1.002	848	932	365	941
T o t a l	32.768	31.518	33.881	35.486	36.997

Sumber : UPTD Pendapatan Daerah Propinsi Sulawesi Tengah Wilayah III Poso

Menurut Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Tengah Nomor 01 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah Pasal 69 ayat 1 mengatakan : Hasil penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor diserahkan kepada Pemerintah Kabupaten dan Pemerintah Kota sebesar 30 persen, ayat 2 : Pembagian bagi

masing-masing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibagi 30 persen berdasarkan pemerataan dan sebesar 70 persen berdasarkan potensi.

Berikut ini tabel data realisasi penerimaan pajak kendaraan tahun 2010-2014 Kabupaten Poso.

Tabel 3 Realisasi dan Target Pajak Kendaraan : PKB/BBN-KB, SP3/BBN-KAA/PABT/PAP Tahun 2010-2014 Kabupaten Poso

Tahun	Target (Rp)	Realisasi (Rp)	Persentase (%)
2010	14.005.646.150,-	21.103.905.950,-	150,68
2011	22.257.018.680,-	22.217.012.725,-	99,82
2012	24.547.596.359,-	22.245.885.860,-	90,62
2013	24.776713.400,-	26.615.459.706,-	107,42
2014	41.583.457.808,-	42.731.186.174,-	102,76

Sumber : UPTD Pendapatan Daerah Propinsi Sulawesi Tengah Wilayah III Poso

Dari data tabel di atas terlihat jelas bahwa penerimaan pajak dari sektor kendaraan khususnya, Kabupaten Poso terjadi peningkatan dimana pada tahun 2010 sebesar Rp. 21.103.905.950 dan tahun 2013 naik sebesar Rp. 26.615.459.706,-. Dan tahun 2014 kenaikan direalisasi sebesar Rp. 42.731.186.174,-.

Begitu pula bila transportasi berjalan lancar, maka akan dapat membuka peluang kesempatan kerja masyarakat secara luas. Masyarakat di Kabupaten Poso akan terdorong untuk mendapatkan lapangan kerja seiring dengan transformasi antarwilayah yang semakin berkembang dan meningkat. Namun kenyataan yang terlihat adalah tingkat pembangunan transportasi sangat kecil, sedangkan kebutuhan masyarakat dalam penggunaannya sangat besar. Inilah yang menjadi latar belakang dan menjadi ketertarikan peneliti dalam membahas pengaruh transportasi dalam pengembangan ekonomi di wilayah Kabupaten Poso.

Pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Poso pada lima tahun terakhir mengalami kecenderungan meningkat dari 7,78 persen tahun 2009 menjadi 7,96 persen tahun 2010 hingga mencapai 8,44 persen pada tahun

2013. Pertumbuhan ekonomi tahun 2013 didukung oleh semua sektor. Berdasarkan harga konstan 2000 PDRB tahun 2013 meningkat dari 1.301.575 juta rupiah pada 2012 menjadi 1.4111.369 juta rupiah.

Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka masalah penelitian adalah: “Bagaimana peran retribusi sektor transportasi darat dalam perekonomian di Kabupaten Poso?”

Tujuan Penelitian

Sesuai dengan latar belakang dan rumusan masalah di atas, maka tujuan yang hendak dicapai sehubungan dengan penelitian ini adalah “mengetahui peran retribusi sektor transportasi darat dalam perekonomian di Kabupaten Poso.”

Kegunaan dan Manfaat Penelitian

1. Penelitian ini diharapkan berguna dan bermanfaat bagi perkembangan khazanah keilmuan, terutama menyangkut perencanaan dan pengembangan wilayah.
2. Penelitian ini diharapkan berguna dan bermanfaat bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Poso dalam pembangunan

sarana dan prasarana transportasi untuk menunjang pengembangan wilayah.

3. Penelitian ini diharapkan dapat memberi informasi tambahan bagi para peneliti lain yang berminat menindaklanjuti studi tentang transportasi dan pengembangan wilayah.

Ruang Lingkup Penelitian

Dalam penelitian ini penulis membatasi kajian transportasi dengan mengukur dari sektor transportasi darat saja, dalam hal ini bukan berarti bahwa moda transportasi laut dan udara tidak memiliki peran tapi penulis disini hanya mengangkat dari transportasi darat yang merupakan zona, yang memiliki peran yang sangat besar dalam hubungan kebutuhan akan transportasi secara umum di Kabupaten Poso.

METODE

Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di Kabupaten Poso. Adapun penelitian ini dijadwalkan berlangsung selama 3 (tiga) bulan, yaitu bulan Maret sampai dengan Mei, meliputi kegiatan: (1). Pengumpulan data, (2). Identifikasi data, (3). Analisis data, (4). Penulisan laporan, (5). Pengayaan materi dan seminar hasil penelitian.

Jenis Penelitian

Dalam studi penelitian ini menggunakan metode deskriptif yaitu prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan melukiskan atau menggambarkan keadaan subjek-subjek penelitian saat ini berdasarkan fakta-fakta sebagaimana adanya. Sedangkan pendekatan penelitian yang akan dipakai guna memperoleh ketepatan dengan metode deskriptif ini secara kualitatif. Menurut Selvilla dkk (1993, 71) mengatakan bahwa: Metode penelitian kualitatif dirancang untuk mengumpulkan informasi tentang keadaan-keadaan nyata sekarang (sementara berlangsung). Tujuan utama menggunakan

metode ini adalah untuk menggambarkan sifat suatu keadaan yang sementara berjalan pada saat penelitian dilakukan dan memeriksa sebab-sebab dari suatu gejala tertentu.

Analisis

Tahapan Analisis

Menurut Bungin (2003 ; 39) dalam konteks pendekatan kualitatif, elemen atau unsur-unsur utama sebagai isi (*content*) dari rancangan penelitian pada umumnya adalah, sebagai berikut:

1. Konteks Penelitian,
2. Fokus Kajian
3. Tujuan Penelitian
4. Ruang Lingkup dan Setting Penelitian
5. Perspektif teoretik dan kajian pustaka, dan
6. Metode yang digunakan.

Setelah data hasil penelitian dikumpulkan, dengan menggunakan berbagai teknik pengumpulan data, langkah selanjutnya yang dilakukan adalah menganalisis data. Langkah tersebut diperlukan karena tujuan dari analisis data adalah untuk menyusun dan menginterpretasikan data yang sudah diperoleh tersebut.

Model Analisis

Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif digunakan untuk menjelaskan atau menggambarkan secara detail mengenai peran dan pengaruh sektor transportasi darat terhadap perekonomian serta keadaan transportasi di Kabupaten Poso, tanpa mengaitkan aspek lain di luar data.

Analisis Tabel

Analisis dalam bentuk tabel disajikan untuk selanjutnya dijelaskan secara mendetail keadaan Sektor Transportasi Darat di Kabupaten Poso.

Definisi Operasional

Definisi operasional Merupakan unsur penting dalam penelitian untuk memberikan gambaran tentang suatu objek yang akan diteliti. Definisi operasional juga merupakan petunjuk tentang bagaimana variable itu

diukur dengan menggunakan analisis kualitatif.

Indikator dalam penelitian ini dapat dilihat sebagai berikut:

1. yang dimaksud Sektor Transportasi Darat adalah jenis atau bentuk (angkutan) yang digunakan untuk memindahkan orang dan barang dari satu tempat ketempat lain. Hal ini tidak terlepas dari kondisi sarana (panjang jalan) dan prasarana (jumlah kendaraan) yang ada di Kabupaten Poso.
2. Prasarana dalam penelitian ini adalah panjang jalan dimana jalan yang dimaksud adalah jalan yang ada dikabupaten. (Kilometer)
3. Kondisi Jalan Mantap dan Tidak Mantap merupakan ukuran yang dapat menggambarkan baik buruknya keadaan

atau situasi jalan yang dilalui oleh kendaraan. (Kilometer)

4. Pajak Kendaraan adalah jumlah total penerimaan pajak kendaraan pertahun. (Rupiah)
5. Perekonomian Daerah dilihat dari besarnya laju pertumbuhan ekonomi tahun 2009-2014 dimana PDRB adalah indicator utamanya. (Persentase)

HASIL DAN PEMBAHASAN
Luas dan Pembagian Wilayah

Luas daratan Kabupaten Poso secara keseluruhan sekitar 8.715,25 Km² atau 12,81 persen luas daratan Sulawesi Tengah. Bila dibandingkan dengan kabupaten lain yang ada di Propinsi Sulawesi Tengah, luas daratan Kabupaten Poso menempati urutan keempat.

Tabel 4 Perbandingan Luas Daratan Kabupaten Poso dengan Kabupaten Lainnya di Sulawesi Tengah tahun 2014

No.	Kabupaten / Kota	Luas (Km ²)	Persentase
1.	Morowali	15.490,12	22,77
2.	Banggai Kepulauan	3.214,46	4,72
3.	Banggai	9.672,70	14,22
4.	Poso	8.712,25	12,81
5.	Donggala	10.471,71	15,39
6.	Toli-Toli	4.079,77	6,00
7.	Buol	4.043,57	5,94
8.	Palu	395,06	0,58
9.	Parigi Moutong	6.231,85	9,16
10.	Tojo Una-Una	5.721,51	8,41
Sulawesi Tengah		68 033,00	100

Sumber : BPS Kabupaten Poso

Kabupaten Poso juga memiliki 19 Kecamatan dengan luas wilayahnya adalah sebagai berikut:

Tabel 5 Luas Wilayah Poso menurut Kecamatan tahun 2014

No.	Kecamatan	Luas (Km ²)	Persentase
1.	Pamona Selatan	399,86	4,59
2.	Pamona Barat	272,16	3,12
3.	Pamona Tenggara	487,4	5,59
4.	Pamona Pusalemba	560,05	6,43
5.	Pamona Utara	614,61	7,05
6.	Pamona Timur	701,95	8,06
7.	Lore Selatan	569,49	6,54
8.	Lore Barat	428,2	4,91
9.	Lore Utara	864,61	9,92
10.	Lore Tengah	976,37	11,21

11.	Lore Timur	423,87	4,87
12.	Lore Peore	327,87	3,76
13.	Poso Pesisir	437,39	5,02
14.	Poso Pesisir Selatan	563,06	6,46
15.	Poso Pesisir Utara	623,47	7,16
16.	Poso Kota	12,8	0,15
17.	Poso Kota Selatan	27,62	0,32
18.	Poso Kota Utara	20,04	0,23
19.	Lage	401,43	4,61
Kabupaten Poso		8.712,25	100

Sumber : BPS Kabupaten Poso

Dari data tabel diatas dapat dilihat bahwa kecamatan yang mempunyai wilayah paling luas di Kabupaten Poso adalah Kecamatan Lore Tengah dengan luas wilayah 976,37 km², sedangkan kecamatan yang mempunyai luas wilayah paling kecil adalah Kecamatan Poso Kota dengan luas wilayah 12,80 km².

Keadaan Penduduk

Jumlah penduduk kabupaten Poso pada tahun 2014 mencapai 226.389 jiwa. Jumlah ini merupakan hasil proyeksi penduduk berdasarkan hasil Sensus Penduduk (SP) tahun 2010 dengan perincian sebagai berikut:

Laki-laki : 117.667 jiwa

Perempuan : 108.722 jiwa

Seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk, maka tingkat kepadatan penduduk juga mengalami peningkatan. Kepadatan penduduk tercatat 26 jiwa/km², dengan luas wilayah Kabupaten Poso 8.712,25 km². Kecamatan Poso Kota merupakan daerah yang memiliki penduduk terpadat yaitu 1.712 jiwa/Km² dengan luas area 12,8 Km², sementara Kecamatan Lore Tengah memiliki penduduk terjarang sekitar 4 jiwa/Km² dengan luas area 976,37 Km².

Berdasarkan kepadatan penduduk pada tingkat kecamatan dapat dilihat sebagian besar penduduk terpusat di ibukota kabupaten yaitu sebesar 9,68 persen dengan 21.910 jiwa, diikuti Kecamatan Poso Pesisir sebesar 9,61 persen dengan jumlah penduduk 21.746 jiwa dan Kecamatan Pamona Selatan sebesar 8,78 persen dengan jumlah penduduk 19.880 jiwa.

Perhubungan

1. Panjang Jalan

Perkembangan sektor perhubungan khususnya panjang jalan di Kabupaten Poso yang merupakan jalan kabupaten pada tahun 2014 sepanjang 1.140,15 km, jalan propinsi sepanjang 259,19 km dan jalan nasional sepanjang 279,321 km dimana kondisi jalan secara keseluruhan mengalami perubahan bila dibandingkan dengan tahun sebelumnya.

Namun kualitas jalan yang dirinci menurut jenis permukaan, kondisi jalan dan kelas jalan masing-masing mengalami perubahan. Untuk jenis permukaan jalan yang masing-masing dirinci: Aspal dan tanah mengalami peningkatan sedangkan jenis kerikil mengalami penurunan jika dibandingkan dengan jenis permukaan jalan yang sama pada tahun 2013

Tabel. 6. Daftar Kondisi Ruas Jalan Kabupaten Poso Tahun 2014

No.	Uraian	Jalan Kabupaten (Km)	Jalan Propinsi (Km)	Jalan Nasional (Km)	Ket
1.	Baik	624,05	10,20	127,41	
2.	Rusak Sedang	40,95	121,10	122,16	
3.	Rusak	51,80	36,22	17,74	
4.	Rusak Berat	24,25	39,17	12,01	
5.	Tanah/Belum Tembus Panjang Keseluruhan	399,10	52,50	-	
		1140,15	259,19	279,321	

Sumber: Bina Marga Kabupaten Poso, Propinsi Sul-Teng, Satuan Kerja Perencanaan dan Pengawasan Jalan Nasional Propinsi Sulawesi Tengah

2. Angkutan Darat

Ketersediaan sarana transportasi yang memadai akan memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk bepergian ke wilayah lain, sehingga peran transportasi begitu berarti bagi masyarakat dalam usaha meningkatkan kegiatan ekonominya.

Kedaaan Ekonomi

Laju Pertumbuhan Ekonomi.

Pada prinsipnya laju pertumbuhan ekonomi merupakan suatu indikator ekonomi makro yang menggambarkan tingkat pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau daerah. Indikator ini biasanya digunakan untuk menilai sampai seberapa jauh keberhasilan pembangunan suatu daerah dalam periode waktu tertentu. Dengan demikian indikator ini dapat pula dipakai untuk menentukan arah kebijaksanaan pembangunan yang akan datang. Besarnya pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau daerah dapat diketahui dengan membandingkan besarnya selisih Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) tahun ini dengan tahun sebelumnya.

Perkembangan PDRB Perkapita

Pengertian Produk Domestik Bruto (PDRB) adalah seluruh nilai netto barang dan jasa yang diproduksi pada suatu wilayah domestik tanpa memperhatikan faktor-faktor produksinya.

Perkembangan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) di Kabupaten Poso antara tahun 2009 - 2014 terus mengalami peningkatan yang cukup berarti. PDRB per

kapita merupakan gambaran nilai tambah yang bisa diciptakan oleh masing-masing penduduk akibat adanya aktivitas produksi. Angka PDRB perkapita dapat dijadikan sebagai salah satu indikator kesejahteraan masyarakat, walaupun tidak dapat langsung menggambarkan kesejahteraan/kemakmuran suatu kelompok masyarakat atau penduduk.

Keuangan Pemerintah Daerah Kabupaten Poso

Penerimaan pendapatan pemerintah daerah berasal dari Pendapatan Asli Daerah Sendiri (PADS) yang terdiri dari Pajak daerah, Retribusi daerah, laba perusahaan daerah dan penerimaan lai-lain. Untuk PADS sendiri dana terbesar disumbangkan oleh Retribusi daerah mencapai 19.725.641.146,00 rupiah. Selain itu penerimaan daerah juga berasal dari hasil pajak, bukan pajak dan penerimaan lain yang sah.

Target Penerimaan Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Poso pada tahun 2014 sampai pada bulan September sebesar Rp. 56.458.110.725,00 sedangkan untuk realisasi pendapatan asli daerah hanya sebesar Rp. 39.9822.085.544,74. Begitu juga dengan dana perimbangan dan lain-lain pendapatan daerah yang sah yang realisasinya lebih kecil dari target.

Pembahasan Peran Sektor Transportasi Darat

Untuk menjawab tujuan penelitian, yakni peran distribusi sektor transportasi darat terhadap perekonomian di Kabupaten Poso, pada dasarnya sasaran yang ingin dicapai dengan hal tersebut adalah pertumbuhan

ekonomi yang baik pada suatu daerah. (Kamaludin 2003 : 30 - 32) Adapun sasaran yang hendak dicapai dalam pengembangan ekonomi ialah:

1. Dapat Meningkatkan Pendapatan Daerah,

Pada tahun 2014 target pencapaian sebesar Rp. 973.042.940.060,- dan direalisasikan sebesar Rp. 760.902.502.225, atau sebesar 78,20 persen, dimana angka ini masih angka sementara yaitu angka pada bulan September tetapi pada umumnya cenderung meningkat.

Realisasi dan Target Pajak Kendaraan dapat dilihat dimana pada tahun pada tahun 2014 target penerimaan sebesar Rp. 41.583.457.808,- direalisasikan menjadi sebesar Rp. 42.731.186.174,-. Hal ini mengindikasikan bahwa dari sektor pajak kendaraan mengalami peningkatan.

2. Meningkatnya Laju Pertumbuhan Perekonomian

Hal ini dapat dilihat pada tabel 4.8, dimana peran PDRB pada sektor angkutan dan komunikasi pada tahun 2012 sebesar 7,44 persen dan ditahun 2013 tumbuh menjadi sebesar 7,58 persen dan meningkat ditahun 2014 menjadi 7,84 persen dengan pertumbuhan ekonomi pada tahun 2012 sebesar 10,17 persen dan ditahun 2013 menjadi 11,39 persen dan mengalami peningkatan di tahun 2014 menjadi 11,45 persen.

Tabel 4.9 PDRB Kabupaten Poso Atas Dasar Harga Konstan 2000 menurut lapangan usaha (Jutaan Rupiah) pada sektor pengangkutan dan komunikasi pada tahun 2009 sebesar 86.98, di tahun 2010 menjadi 89.706, 2011 menjadi 37.992, tahun 2012 meningkat sebesar 104.614, pada tahun 2013 meningkat menjadi 113.985 dan peningkatan ini terus terjadi pada tahun 2014 yaitu sebesar 131.984.

Peran Lain dari Transportasi Transportasi Darat:

Dalam konteks Pembangunan Wilayah sektor transportasi merupakan sektor yang

memiliki fungsi dan peran sebagai fasilitas penunjang dan pengembang. Sarana transportasi menentukan keadaan seluruh interaksi. Sangat sedikit pertukaran barang dapat terjadi tanpa adanya transportasi. (Adisasmita, 2005:175)

Peran lain dalam sektor transportasi yang merupakan peran penting dengan kaitannya aspek ekonomi meliputi:

1. Tersedianya Barang.

Bahwa dengan adanya transportasi yang murah, maka pada masyarakat yang tidak dapat menghasilkan barang tertentu atau ketersediaan dalam serba kekurangan akan dapat disuplai barang tersebut yang mengalir dari daerah/tempat penghasilannya guna memenuhi kebutuhan masyarakat setempat yang bersangkutan. (Kamaludin, 2003 : 24 - 27)

2. Stabilitas dan Penyamaan Harga

Dengan transportasi yang murah dan mudahnya pergerakan barang dan suatu lingkungan masyarakat ke yang lainnya, maka akan cenderung terjadi stabilitas dan penyamaan harga dalam hubungan keterkaitan satu sama lainnya.

3. Penurunan Harga

Transportasi tersedia dengan mudah dan murah akan menurunkan harga barang-barang oleh karena turunnya ongkos produksi atau biaya pengadaan barang-barang yang bersangkutan akibat penurunan ongkos transportasi tersebut, yang antara lain berhubungan dengan:

- a. Penurunan ongkos pengangkutan dari produsen ke konsumen.
- b. Penurunan ongkos *assembling* dan ongkos *processing* dari pada bahan-bahan mentah dan *spareparts* yang diperlukan pada industri
- c. Memungkinkan terjadinya pembangian kerja secara geografis antar daerah ataupun spesialisasi secara teritorial yang menghasilkan efisiensi.

4. Meningkatkan Nilai Tanah

Dengan tersedianya transportasi yang mudah dan murah pada tanah atau wilayah

yang potensial untuk pengembangan pertanian tersebut, akan dapat dihasilkan produksi pertanian yang menguntungkan sebab hasil produksinya akan dapat diangkut dan dilemparkan ke pasar dengan kalkulasi ongkos harga yang menguntungkan. Dengan demikian maka tanah atau wilayah yang terpencil dan jauh tempatnya dari pasar tersebut akan naik nilainya atau *rent* nya dibanding dengan kondisi sebelumnya.

5. Berkembangnya Usaha Skala Kecil.

Fasilitas transportasi, ongkos yang relatif murah akan dapat disediakan suplai bahan-bahan dan tenaga kerja yang diperlukan, dan produk yang dihasilkan akan dapat mencapai atau memasuki pasar yang lebih luas yang memungkinkan terpenuhinya kebutuhan dan manfaat yang lebih besar bagi para konsumen dan masyarakat pada umumnya sebagai hasil dari usaha skala besar yang lebih efisien tersebut. Dengan kemajuan transportasi yang antara lain merupakan peningkatan kapasitas pelayanan jasa transport dengan kecepatan yang lebih baik dan ongkos transport yang relatif lebih murah akan memungkinkan terjadinya pasar yang lebih luas dan konsentrasi produksi yang lebih besar dalam kaitan dengan usaha ekonomi skala besar tersebut.

6. Terjadinya Urbanisasi dan Konsentrasi Penduduk.

Kegiatan dan usaha ekonomi tersebut akan selalu menimbulkan aktivitas yang menyertainya, seperti *storing, processing, packaging, advertising, financial, merchandising* dan kegiatan-kegiatan lainnya yang berkaitan dan ditunjang oleh tersedianya fasilitas dan kemajuan transportasi yang bersangkutan.

Dengan ditunjang dengan transportasi yang baik dan lancar, maka akan berkembanglah kota-kota satelit dan pemukiman pinggiran kota yang orientasi pekerjaan, usaha dan kegiatan lainnya kebanyakan yang berada dikota besar yang merupakan pusatnya. (Abdul Kadir, 2006.)

7. Mengurangi Kemiskinan

Transportasi memiliki peran yang cukup penting dalam mengurangi tingkat kemiskinan. Transportasi dapat mengentaskan kemiskinan dengan beberapa cara. Pertama, infrastruktur transportasi yang memadai dapat meningkatkan aksesibilitas masyarakat dengan menekan biaya transportasi. Kedua, transportasi yang baik membantu meningkatkan mobilitas masyarakat, sehingga masyarakat memiliki peluang yang lebih besar dalam berusaha dan beraktivitas. Ketiga, transportasi secara langsung menciptakan lapangan kerja bagi masyarakat selama masa proyek pembangunan sarana atau prasarana transportasi.

Salah satu cara menurunkan tingkat kemiskinan adalah dengan memperbaiki konektivitas. Di negara kepulauan, upaya itu dapat dijabarkan dalam perbaikan transportasi dalam pulau (*intraisland*), antar pulau (*interisland*) dan antar negara (*interstate*). (Susantono, 2013 : 21-23)

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan

Berdasarkan tujuan penelitian dan pembahasan yang dikemukakan dapat kesimpulan sebagai berikut:

Peran Retribusi Transportasi Darat :

1. Meningkatkan pendapatan daerah, Pertumbuhan ekonomi yang pesat tentu akan mendorong segala sektor untuk melakukan pembangunan. Demikian halnya sektor transportasi darat dengan terjadinya peningkatan pada retribusi sektor transportasi akan mempengaruhi tingkat pendapatan daerah. Retribusi sektor transportasi darat merupakan salah satu factor kemampuan daerah dalam penyelenggaraan otonomi daerah dilihat dari keuangan daerah itu sendiri.
2. Peningkatan Laju Pertumbuhan Perekonomian. Penarikan tarif, pajak, dan biaya-biaya lain yang ada pada sektor

transportasi darat dapat mengelaraskan pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Poso. Retribusi Uji Kendaraan, Retribusi Jasa Usaha Terminal, Retribusi Jasa Usaha Pelabuhan, Retribusi Ijin Trayek, Retribusi Penutupan Jalan merupakan sumber pendapatan daerah yang penting untuk ditingkatkan.

3. Peran lainnya pada sektor transportasi darat meliputi:
 - a) Tersedianya Barang
 - b) Stabilitas dan Penyamaan Harga
 - c) Meningkatkan Nilai Tanah
 - d) Berkembangnya Usaha Skala Kecil.
 - e) Terjadinya Urbanisasi dan Kosentrasi Penduduk.
 - f) Mengurai Kemiskinan

Rekomendasi

1. Mengingat makin pentingnya peranan transportasi semakin besar tantangan yang harus dihadapi, perlu diantisipasi dengan adanya kebijakan-kebijakan mendasar dalam bentuk pola jaringan transportasi dan pelayanan sarana dan prasarana, informasi, teknologi serta sumber daya manusia baik pada transportasi darat. Oleh karena itu peranan Pemerintah Daerah khususnya Pemerintah Kabupaten Poso sangat dibutuhkan.
2. Pemerintah Kabupaten Poso hendaknya memberikan perhatian yang serius terhadap faktor-faktor strategis terutama kondisi jalan penghubung guna kelancaran transportasi hasil-hasil produksi dari dan ke daerah kantong-kantong produksi dan daerah terpencil.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Bapak Prof. H Chairil Anwar, SE. M.A. Ph.D. dan Ibu Dr. Wildani Pingkan S. Hamzens, ST, MT., atas motivasi, bantuan, dan bimbingannya dalam mendorong penulis untuk dapat menyelesaikan tulisan ini tepat pada waktunya.

DAFTAR RUJUKAN

- Abdul Kadir, 2006. *“Transportasi: Peran dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional”*. Jurnal Perencanaan Dan Pengembangan Wilayah. Wahana Hijau 2006. Volume 1
- Adisasmita, Rahardjo, 2006. *“Pembangunan Pedesaan dan Perkotaan”*. Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta
- Bungin Burhan, 2003. *“Analisis Data Penelitian Kualitatif”*. Penerbit, PT. Rajagrafindo Persada, Jakarta.
- Badan Pusat Statistik (BPS), 2014. *PDRB Kabupaten Poso*. Badan Pusat Statistik Kabupaten Poso.
- Kamaludin, Rustian, 2003. *“Ekonomi Transportasi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan”* Penerbit Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Nasution, M.N., 2008, *Manajemen Transportasi*, Edisi Ketiga, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Sevilla Consuelo. G. dkk, 1993. *“Pengantar Metode Penelitian”* Universitas Indonesia, Jakarta
- Simbolon, Maringan, 2003, *“Ekonomi Transportasi”*, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta
- Susantono, Bambang. 2013. *“Transportasi dan Investasi”*, Penerbit Kompas Media Nusantara, Jakarta.
- Ismadarni, 2012. *“Pengaruh Aspek Sosial Ekonomi Masyarakat terhadap Bangkitan Pergerakan Zona Kecamatan di Kota Palu”*
<http://jurnal.untad.ac.id/.../titledownload>