



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

PENGELOLAAN TRANSPORTASI PENYEBERANGAN SUNGAI SEBAGAI SUMBER PENDAPATAN ASLI DESA (PAD) DI DESA UPANG MAKMUR KECAMATAN MAKARTI JAYA KABUPATEN BANYUASIN

Oleh : **Irawan Pranata*¹, Fitri Herdayani²**

Email : fitri_herdayani@unitaspalembang.ac.id

ABSTRAK

Desa Upang Makmur Kecamatan Makarti Jaya merupakan salah satu desa yang terletak di Kabupaten Banyuasin. Desa Upang Makmur bersifat linear atau memanjang mengikuti aliran sungai. Sungai tersebut memisahkan Kecamatan Makarti Jaya dengan Kecamatan Sumber Marga Telang, Kecamatan Air Saleh dan Kecamatan Muara Telang. Oleh karena itu, sungai ini dikenal sebagai Sungai Telang. Sungai Telang memiliki pola aliran rektangular yang merupakan anak dari Sungai Musi.

Keberadaan Sungai Telang menjadi urat nadi bagi kehidupan masyarakat Desa Upang Makmur. Air sungai digunakan oleh masyarakat untuk keperluan mencuci dan mandi. Masyarakat yang berprofesi sebagai nelayan memanfaatkan keberadaan sungai tersebut untuk mencari ikan dan udang. Selain itu, Sungai Telang juga dimanfaatkan sebagai prasarana transportasi air dalam kehidupan sehari-hari masyarakat Desa Upang Makmur demi menunjang kebutuhan masyarakat untuk melakukan mobilitas ke wilayah tujuan.

Terdapat beberapa jenis moda transportasi air di Desa Upang Makmur, yaitu sampan, perahu bermotor, jukung dan speed boat. Sampan merupakan angkutan tradisional yang terbuat dari kayu dan digerakkan menggunakan dayung, perahu bermotor merupakan angkutan penumpang dan barang yang digerakkan menggunakan mesin berbahan bakar solar, jukung adalah angkutan barang terutama untuk tanaman pangan dan digerakkan oleh mesin berbahan bakar solar, sedangkan speed boat adalah angkutan penumpang yang digerakkan oleh mesin berbahan bakar bensin dan minyak tanah.

Penggunaan sampan, jukung, dan speed boat oleh masyarakat Desa Upang Makmur terbatas hanya untuk keperluan pribadi pemiliknya, sementara perahu bermotor dapat digunakan untuk keperluan pribadi pemiliknya maupun keperluan masyarakat umum.

Kata Kunci : Transportasi, Sungai, Pelayanan



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

1 Latar Belakang Masalah

Perkembangan transportasi memungkinkan berbagai kegiatan dapat diangkut melalui darat, udara ataupun laut dengan jenis angkut yang beragam. Namun yang perlu diingat, bahwa sebagai fasilitas pendukung kegiatan kehidupan, maka perkembangan transportasi harus diperhitungkan dengan tepat dan secermat mungkin agar dapat mendukung tujuan pembangunan secara umum dari suatu daerah. Pengadaan fasilitas pendukung transportasi yang melebihi tingkat kegiatan hidup tertentu adalah suatu investasi yang merugikan, sebaliknya bila pengadaan transportasi kurang, maka akan berdampak pada tersendatnya kegiatan hidup dan roda perekonomian (Miro, 2005: 2).

Suatu transportasi dikatakan baik, apabila pertama waktu perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan. Kedua, frekuensi pelayanan cukup. Ketiga, aman dan kondisi pelayanan yang nyaman. Untuk mencapai kondisi yang ideal seperti itu sangatlah ditentukan oleh berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi, yaitu kondisi prasarana serta sistem jaringannya, kondisi sarana, serta yang tidak kalah penting adalah sikap mental pemakai fasilitas transportasi itu sendiri (Sinulingga, 2005: 148).

Kabupaten Banyuasin merupakan bagian dari Provinsi Sumatera Selatan. Berdasarkan sifat tata air, wilayah Kabupaten Banyuasin dapat dibedakan menjadi daerah dataran kering dan daerah dataran basah yang dipengaruhi oleh aliran sungai. Pola Aliran sungai di dataran kering yaitu dendritik, pola aliran ini menyerupai sebuah pohon yang memiliki cabang dan ranting. Pola aliran sungai di daerah dataran basah adalah rektangular, pola aliran ini saling tegak lurus antara induk dan anak-anak sungainya. Beberapa sungai besar seperti Sungai



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

Musi, Sungai Banyuasin, Sungai Calik, Sungai Telang, Sungai Upang dan lainnya dijadikan sebagai prasarana transportasi air bagi masyarakat yang tinggal di Kabupaten Banyuasin. Kabupaten Banyuasin memiliki luas 11.832,69 Km² yang terdiri dari 19 Kecamatan. Kecamatan terluas yaitu Kecamatan Banyuasin II dengan luas wilayah 3.632,4 Km², sedangkan kecamatan yang memiliki luas terkecil yaitu Kecamatan Sumber Marga Telang dengan luas wilayah 174,89 Km², (Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Banyuasin Tahun 2024).

Desa Upang Makmur Kecamatan Makarti Jaya merupakan salah satu desa yang terletak di Kabupaten Banyuasin. Desa Upang Makmur bersifat linear atau memanjang mengikuti aliran sungai. Sungai tersebut memisahkan Kecamatan Makarti Jaya dengan Kecamatan Sumber Marga Telang, Kecamatan Air Saleh dan Kecamatan Muara Telang. Oleh karena itu, sungai ini dikenal sebagai Sungai Telang. Sungai Telang memiliki pola aliran rektangular yang merupakan anak dari Sungai Musi. Keberadaan Sungai Telang menjadi urat nadi bagi kehidupan masyarakat Desa Upang Makmur. Air sungai digunakan oleh masyarakat untuk keperluan mencuci dan mandi. Masyarakat yang berprofesi sebagai nelayan memanfaatkan keberadaan sungai tersebut untuk mencari ikan dan udang. Selain itu, Sungai Telang juga dimanfaatkan sebagai prasarana transportasi air dalam kehidupan sehari-hari masyarakat Desa Upang Makmur demi menunjang kebutuhan masyarakat untuk melakukan mobilitas ke wilayah tujuan.

Pemanfaatan transportasi air di Desa Upang Makmur disebabkan karena beberapa kondisi yang mendorong masyarakat memanfaatkan transportasi air. Awalnya Desa Upang Makmur tidak memiliki jalan darat, sementara terdapat sungai yang dapat dijadikan jalur transportasi air yang tersedia secara alami. Saat ini Desa Upang Makmur memang telah memiliki akses jalan darat. Namun, kondisi jalan darat yang tidak memadai untuk dilalui terutama ketika musim penghujan.



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

Selain itu, terdapat daerah-daerah yang tidak dapat dilalui dengan menggunakan transportasi darat, seperti Kecamatan Air Saleh, Kecamatan Muara Telang, dan Kecamatan Sumber Marga Telang. Daerah-daerah tersebut bersebrangan dengan Desa Upang Makmur sehingga untuk menjangkaunya hanya bisa menggunakan transportasi air. Namun, hal tersebut bukan semata-mata menjadi alasan masyarakat Desa Upang Makmur dalam memanfaatkan transportasi air. Meskipun kondisi jalan darat memadai untuk dilalui saat musim panas dan masyarakat memiliki kendaraan transportasi darat, masyarakat Desa Upang Makmur tetap memilih memanfaatkan transportasi air sebagai moda dalam melakukan mobilitas ke berbagai wilayah tujuan.

Berdasarkan kondisi tersebut Masyarakat Desa Upang Makmur berupaya membuat sendiri berbagai macam moda transportasi air agar dapat melakukan mobilitas. Terdapat beberapa jenis moda transportasi air di Desa Upang Makmur, yaitu sampan, perahu bermotor, jukung dan speed boat. Sampan merupakan angkutan tradisional yang terbuat dari kayu dan digerakkan menggunakan dayung, perahu bermotor merupakan angkutan penumpang dan barang yang digerakkan menggunakan mesin berbahan bakar solar, jukung adalah angkutan barang terutama untuk tanaman pangan dan digerakkan oleh mesin berbahan bakar solar, sedangkan speed boat adalah angkutan penumpang yang digerakkan oleh mesin berbahan bakar bensin dan minyak tanah. (Sumber: Hasil observasi 2024).

Penggunaan sampan, jukung, dan speed boat oleh masyarakat Desa Upang Makmur terbatas hanya untuk keperluan pribadi pemiliknya, sementara perahu bermotor dapat digunakan untuk keperluan pribadi pemiliknya maupun keperluan masyarakat umum. Pemanfaatan transportasi air untuk keperluan pribadi yaitu masyarakat menggunakan transportasi miliknya untuk melakukan mobilitas sesuai dengan kebutuhan pemilik transportasi air, sedangkan



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

pemanfaatan transportasi air untuk keperluan umum yaitu masyarakat menggunakan transportasi air pada jasa transportasi air yang tersedia dan wajib membayar balas jasa berupa ongkos.

Di Desa Upang Makmur jasa transportasi air yang tersedia hanya perahu bermotor, sedangkan moda transportasi lainnya hanya digunakan untuk penggunaan secara pribadi. Hal ini dikarenakan perahu bermotor memiliki kelebihan dibandingkan jenis transportasi air lainnya. Untuk sampai ke lokasi tujuan waktu tempuh yang dibutuhkan perahu bermotor lebih singkat, tidak memerlukan tenaga manusia untuk menggerakkan perahu, keseimbangan perahu stabil sehingga meningkatkan keamanan, dan kapasitas muatan perahu lebih banyak, serta dapat mengangkut barang dan orang. Perahu bermotor dijadikan transportasi air untuk keperluan umum sejak didirikannya Dermaga PPK (Program Pengembangan Kecamatan) pada Tahun 2006. Masyarakat Desa Upang Makmur yang memiliki perahu bermotor bekerja sebagai pengemudi perahu dengan menyediakan layanan penyebrangan maupun perjalanan dengan menggunakan transportasi air perahu bermotor. Berikut ini jumlah masing-masing moda transportasi air yang ada di Upang Makmur Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin:

Tabel 1.1
Jumlah Moda Transportasi Air di Desa Upang Makmur
Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin

No	Moda Transportasi Air	Jumlah (unit)
1	Sampan	25
2	Jukung	73
3	Perahu Bermotor	96
4	Speed Boat	10
Jumlah		204

Sumber: Data primer, 2024

Berdasarkan tabel tersebut di Desa Upang Makmur terdapat 204 unit moda transportasi air yang terdiri dari 25 unit sampan, 73 unit jukung, 96 unit perahu bermotor, 10 unit speed boat.



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

Moda transportasi air yang paling banyak dimiliki masyarakat Desa Upang Makmur adalah perahu bermotor, sedangkan moda transportasi air yang paling sedikit dimiliki oleh masyarakat Desa Upang Makmur adalah speed boat. Kepemilikan perahu bermotor di Desa Upang Makmur lebih banyak jika dibandingkan moda transportasi air lainnya karena perahu bermotor tidak hanya digunakan untuk keperluan pribadi pemiliknya tetapi digunakan sebagai penyedia jasa transportasi air untuk masyarakat umum. Pemanfaatan transportasi air tersebut bermacam-macam sesuai dengan kebutuhan pengguna moda transportasi dan kemudahan masyarakat dalam memanfaatkan masing-masing moda transportasi air tersebut.

Transportasi merupakan komponen pembangunan sosial ekonomi yang penting. Tanpa adanya sistem transportasi yang memadai maka akan menghambat perkembangan suatu daerah dan menyebabkan suatu daerah terisolasi dari daerah lainnya. Menurut Salim (2004: 6) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Sementara menurut Warpani (2002: 1) angkutan (Transport) adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan). Berdasarkan pengertian tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa transportasi adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut penumpang dan barang dengan menggunakan moda transportasi, baik transportasi air, transportasi darat, maupun transportasi udara.

Terdapat beberapa prasarana dalam transportasi, yaitu jalan raya, rel, laut, sungai, dan udara. Moda transportasi yang digunakan dapat berupa bus, mobil, kereta, kapal, perahu, dan bentuk angkutan lainnya. Moda transportasi menurut Bakar (dalam Winarso, 2013: 126) merupakan istilah yang digunakan untuk menyatakan alat angkut yang digunakan untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi dapat menjadi sarana bagi suatu daerah untuk



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

lebih maju dan berkembang karena transportasi meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas suatu daerah dengan daerah lainnya.

Dalam memenuhi kebutuhan hidup, masyarakat perlu melakukan mobilitas ke daerah-daerah lain. Hal ini karena tidak semua kebutuhan masyarakat tersedia di wilayah tempat tinggalnya. Masyarakat akan menuju pusat barang dan jasa untuk membeli atau menawarkan barang dan jasa yang dibutuhkan. Untuk menjangkau lokasi tujuan maka masyarakat membutuhkan sarana transportasi. Keberadaan transportasi memudahkan masyarakat untuk berpindah dari suatu wilayah ke wilayah lainnya dan memperpendek waktu tempuh. Transportasi dalam sudut pandang sosiologis merupakan proses afiliasi budaya karena saat seseorang menggunakan transportasi dan berpindah menuju daerah lain, maka orang tersebut akan mengenal beragam perbedaan budaya dan terjadi pertukaran informasi melalui interaksi yang terjalin antar masyarakat. Selain itu, pola-pola pergerakan transportasi juga merupakan perwujudan dari sifat manusia. Pada kondisi tertentu pemanfaatan transportasi terjadi secara massal dan masif daripada biasanya. Hal ini terlihat pada saat hari raya, ada suatu kecenderungan sifat manusia untuk kembali ke kampung halaman setelah lama tinggal diperantauan.

Pada dasarnya memang transportasi merupakan suatu kebutuhan yang sangat penting bagi setiap masyarakat dalam menunjang segala aktivitas dan rutinitas sehari-hari. Namun, tidak setiap daerah memiliki sarana dan prasarana transportasi yang memadai, terutama pada wilayah pedesaan. Hal ini terjadi bisa karena kondisi geografis desa yang memang sulit dijangkau. Namun, bisa juga karena pusat-pusat kegiatan industri dan perekonomian lebih dominan di wilayah perkotaan sehingga pembangunan sarana dan prasarana transportasi lebih diutamakan untuk wilayah perkotaan. Padahal baik masyarakat kota maupun masyarakat desa sama-sama memiliki



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

kebutuhan untuk melakukan mobilitas dari satu wilayah ke wilayah lainnya demi memenuhi kebutuhan sehari-hari, baik untuk alasan ekonomi maupun alasan sosial.

Desa Upang Makmur merupakan desa yang berpotensi dalam memanfaatkan sarana-prasarana transportasi air untuk mengatasi kesulitan akses dan mobilitas akibat jalan darat yang tidak memadai. Saat ini transportasi air tidak hanya dimanfaatkan oleh masyarakat Desa Upang Makmur saja tetapi juga masyarakat yang berasal dari daerah lain. Masyarakat Desa Upang Makmur tetap menggunakan transportasi air meskipun sudah terdapat akses jalan darat. Padahal jika transportasi air dan transportasi darat saling terintegrasi satu sama lain maka dapat mendorong kemajuan dan perkembangan Desa Upang Makmur. Hal ini karena ketersediaan sarana prasarana transportasi yang memadai dalam suatu wilayah akan membuka peluang-peluang diberbagai bidang kehidupan masyarakat, seperti kesempatan kerja, distribusi barang dan jasa, kemudahan akses informasi, dan semakin terbukanya interaksi masyarakat antar desa. Dapat dikatakan bahwa, dengan adanya transportasi air dapat merangsang pertumbuhan kegiatan di sekitar wilayah Desa Upang yang selama ini belum terwujudkan karena permasalahan transportasi darat.

Berdasarkan dari uraian tersebut, dalam rangka mengetahui pemanfaatan transportasi air pada masyarakat Desa Upang Makmur, maka perlu adanya suatu kajian lebih dalam mengenai transportasi air sehingga dapat dijadikan salah satu potensi yang mampu mendukung pertumbuhan dan kemajuan suatu wilayah. Oleh karena itu, penulis tertarik mengambil judul penulisan **“Pengelolaan transportasi penyeberangan sungai sebagai sumber pendapatan asli desa (PAD) di Desa Upang Makmur Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin.”**



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini yaitu: Bagaimana pengelolaan transportasi penyeberangan sungai sebagai sumber pendapatan asli desa (PAD) di Desa Upang Makmur Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin.”

2. Pengertian Pengelolaan

Pengelolaan adalah proses yang memberikan pengawasan pada semua hal yang terlibat dalam pelaksanaan kebijaksanaan dan pencapaian tujuan. Secara umum pengelolaan merupakan kegiatan merubah sesuatu hingga menjadi baik berat memiliki nilai-nilai yang tinggi dari semula. Pengelolaan dapat juga diartikan sebagai untuk melakukan sesuatu agar lebih sesuai serta cocok dengan kebutuhan sehingga lebih bermanfaat.

Nugroho (2003:119) mengemukakan bahwa Pengelolaan merupakan istilah yang dipakai dalam ilmu manajemen. Secara etomologi istilah pengelolaan berasal dari kata kelola (to manage) dan biasanya merujuk pada proses mengurus atau menangani sesuatu untuk mencapai tujuan tertentu. Jadi pengelolaan merupakan ilmu manajemen yang berhubungan dengan proses mengurus dan menangani sesuatu untuk mewujudkan tujuan tertentu yang ingin dicapai.

Sedangkan menurut Syamsu menitikberatkan pengelolaan sebagai fungsi manajemen yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengorganisasian dan pengontrolan untuk mencapai efisiensi pekerjaan.

Sementara Terry (2009:9) mengemukakan bahwa : Pengelolaan sama dengan manajemen sehingga pengelolaan dipahami sebagai suatu proses membedakan atas perencanaan,



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

pengorganisasian, penggerakan dan pengawasan dengan memanfaatkan baik ilmu maupun seni agar dapat menyelesaikan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Pengelolaan atau yang sering disebut manajemen pada umumnya sering dikaitkan dengan aktivitas-aktivitas dalam organisasi berupa perencanaan, pengorganisasian, pengendalian, pengarahan, dan pengawasan. Istilah manajemen berasal dari kata kerja to manage yang berarti menangani, atau mengatur. Dari pengertian pengelolaan di atas, dapat disimpulkan bahwa Pengertian Pengelolaan yaitu bukan hanya melaksanakan suatu kegiatan, yang meliputi fungsi-fungsi manajemen, seperti perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien.

2. Tujuan Pengelolaan

Tujuan pengelolaan adalah agar segenap sumber daya yang ada seperti, sumber daya manusia, peralatan atau sarana yang ada dalam suatu organisasi dapat digerakan sedemikian rupa, sehingga dapat menghindarkan dari segenap pemborosan waktu, tenaga dan materi guna mencapai tujuan yang diinginkan. Pengelolaan dibutuhkan dalam semua organisasi, karena tanpa adanya pengelolaan atau manajemen semua usaha akan sia-sia dan pencapaian tujuan akan lebih sulit. Ada beberapa tujuan pengelolaan :

1. Untuk pencapaian tujuan organisasi berdasarkan visi dan misi.
2. Untuk menjaga keseimbangan di antara tujuan- tujuan yang saling bertentangan.

Pengelolaan dibutuhkan untuk menjaga keseimbangan antara tujuan-tujuan, sasaran-sasaran dan kegiatan-kegiatan yang saling bertentangan dari pihak yang perkepentingan dalam suatu organisasi.



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

3. Untuk mencapai efisien dan efektivitas. Suatu kerja organisasi dapat diukur dengan banyak cara yang berbeda. Salah satu cara yang umum yaitu efisien dan efektivitas.

Tujuan pengelolaan akan tercapai jika langkah-langkah dalam pelaksanaan manajemen di tetapkan secara tepat, Afifiddin (2010 : 3) menyatakan bahwa langkah- langkah pelaksanaan pengelolaan berdasarkan tujuan sebagai berikut:

1. Menentukan strategi
2. Menentukan sarana dan batasan tanggung jawab
3. Menentukan target yang mencakup kriteria hasil, kualitas dan batasan waktu.
4. Menentukan pengukuran pengoperasian tugas dan rencana.
5. Menentukan standar kerja yang mencakup efektivitas dan efisiensi.
6. Menentukan ukuran untuk menilai.
7. Mengadakan pertemuan.
8. Pelaksanaan.
9. Mengadaan penilaian
10. Mengadakan review secara berkala.
11. Pelaksanaan tahap berikutnya, berlangsung secara berulang-ulang

Berdasarkan uraian diatas bahwa tujuan pengelolaan tidak akan terlepas dari memanfaatkan sumber daya manusia, sarana dan prasarana secara efektif dan efesien agar tujuan organisasi tercapai

3. Transportasi

1. Pengertian Transportasi



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

Sifat dasar manusia untuk bergerak dan kebutuhan akan barang dan jasa telah menciptakan kebutuhan akan transportasi. Transportasi berasal dari bahasa Latin yaitu transportare, dimana trans berarti seberang atau sebelah lain, dan portare berarti mengangkut atau membawa (Kamaludin, 1987: 9). Transportasi menurut Bowersox, 1981 dalam Kodoatie (2005: 258), mendefinisikan transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dimana produk yang digerakkan atau dipindahkan tersebut dibutuhkan atau diinginkan oleh lokasi lain tersebut. Menurut Miro (2005: 4), transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan obyek dari satu tempat ke tempat lain, sehingga obyek tersebut menjadi lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan tertentu. Alat pendukung yang dipakai untuk melakukan kegiatan tersebut bervariasi tergantung dari bentuk obyek yang akan dipindahkan, jarak antara suatu tempat dengan tempat lain, dan maksud obyek yang akan dipindahkan tersebut.

Dari beberapa pengertian di atas, terlihat bahwa terdapat lima unsur pokok dalam transportasi, yaitu (Munawar, 2005: 2) :

- a. Ada manusia, sebagai yang membutuhkan transportasi,
- b. Ada barang yang dibutuhkan manusia,
- c. Ada kendaraan sebagai sarana/alat angkut,
- d. Jalan sebagai prasarana, dan
- e. Organisasi sebagai pengelola transportasi

3. Peranan Transportasi

Tiga hal yang membuat bangsa menjadi besar dan makmur, yakni tanah yang subur, kerja keras, dan kelancaran transportasi, baik orang maupun barang dari satu negara ke negara bagian



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

lainnya (Nasution, 2004: 14). Transportasi memegang peranan penting baik bagi perorangan, masyarakat luas, pertumbuhan ekonomi maupun sosial politik suatu negara. Nasution (2004: 14) menyebutkan bahwa transportasi mampu menciptakan dan meningkatkan aksesibilitas (*degree of accessibility*) potensi potensi sumber daya alam yang awalnya tidak termanfaatkan menjadi terjangkau dan dapat diolah. Kemajuan transportasi juga akan membawa pada peningkatan mobilitas manusia, dimana semakin tinggi mobilitas akan semakin tinggi pula tingkat produktivitas. Dengan peningkatan produktivitas tersebut, maka akan membawa dampak pada kemajuan perekonomian.

Di bidang sosial budaya, transportasi menyebabkan terjadinya penyebaran penduduk (Salim, 2002: 11) dan membuka peluang interaksi satu sama lain untuk saling mengenal dan menghormati budaya masing-masing (Nasution, 2004: 17). Dengan demikian, hal ini berarti dapat menciptakan kehidupan bermasyarakat yang lebih beranekaragam dan dituntut untuk saling bertoleransi, disamping memungkinkan timbulnya variasi ruang dan pola kegiatan manusia (Morlok, 1988: 55). Dalam aspek politis dan pertahanan, transportasi dapat memperkokoh persatuan dan kesatuan nasional. Transportasi merupakan alat mobilitas pertahanan dan keamanan yang harus selalu tersedia karena dengan mobilitas yang tinggi dari aparat keamanan dan masyarakat melalui kelancaran transportasi akan memberikan rasa aman, tenteram dan usaha penegakan hukum (Nasution, 2004: 18). Transportasi bersama-sama dengan komunikasi dapat memudahkan pemerintahan suatu wilayah dengan satu pusat kekuasaan tertentu (Morlok, 1988: 61).

1. Transportasi Sebagai Suatu Sistem

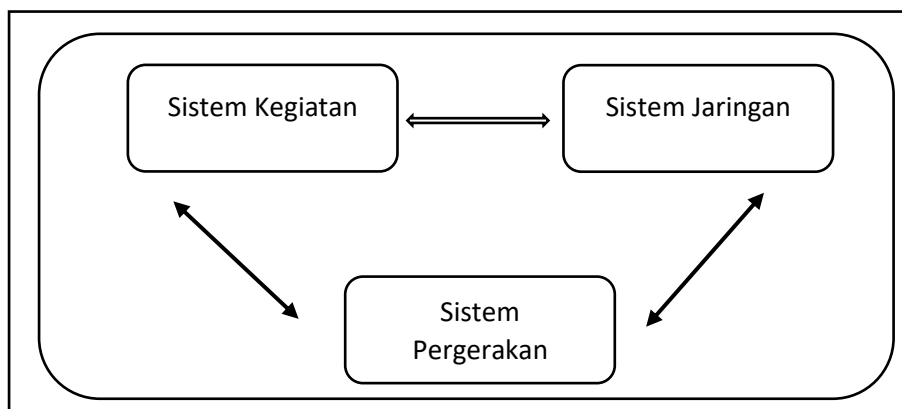


JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

Munawar (2005: 1) mendefinisikan sistem transportasi sebagai bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antara berbagai variabel yang terdapat dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang ke tempat lain. Maksud adanya sistem transportasi ini adalah mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang, sehingga mampu memberikan optimalisasi proses pada pergerakan tersebut. Menurut Morlok (1988: 93-94), sistem transportasi adalah untuk menggerakkan lalu lintas dari satu tempat ke tempat lain.

Terdapat dua aspek yang sangat penting dalam sistem transportasi (Munawar, 2005: 1), yaitu aspek sarana atau sering disebut dengan moda yang digunakan untuk pergerakan manusia dan barang, seperti mobil, kereta api, pesawat dan sebagainya. Yang kedua adalah aspek prasarana, yaitu berhubungan dengan wadah atau alat yang digunakan untuk mendukung sarana, misalnya jalan raya, rel, dermaga, terminal, bandara, dan stasiun. Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecah menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang saling terkait dan mempengaruhi. Tamin (1997: 48) menyebutkan sistem transportasi makro tersebut terdiri atas: (a) Sistem kegiatan, (b) Sistem jaringan, (c) Sistem pergerakan lalu lintas, dan (d) Sistem kelembagaan, seperti terlihat pada gambar berikut ini :

Gambar 1. Sistem Transportasi Makro





JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

Sumber : Tamin, 1997:48

Setiap tata guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan. Sistem kegiatan (sistem mikro yang pertama) merupakan sistem tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan sebagainya. Kegiatan itu membutuhkan pergerakan sebagai alat untuk pemenuhan kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut, dimana besarnya pergerakan berkaitan erat dengan intensitas kegiatan yang dilakukan.

Pergerakan dapat berupa pergerakan manusia dan atau barang yang tentu saja membutuhkan sarana (moda transportasi) dan prasarana (media) tempat moda transportasi bergerak, yaitu sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus, bandara, dan pelabuhan. Prasarana transportasi ini dikenal dengan sistem jaringan (sistem mikro yang kedua). Adanya interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan akan menghasilkan pergerakan manusia dan atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan atau orang (pejalan kaki). Pergerakan tersebut dikenal dengan sistem pergerakan (sistem mikro yang ketiga). Ketiga sistem mikro ini (sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan) akan saling mempengaruhi. Sistem pergerakan yang aman, nyaman, cepat, murah, dan sesuai dengan lingkungan dapat tercipta jika pergerakan diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik. Untuk menjamin terwujudnya pergerakan yang aman, nyaman, cepat, murah, dan sesuai dengan lingkungannya, maka terdapat sistem mikro tambahan yang disebut dengan sistem kelembagaan yang terdiri dari pemerintah, swasta dan masyarakat (Tamin, 1997: 48-49).



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

2. Indikator Pelayanan Transportasi Publik

Marie Thynell (2007) seorang pakar transportasi dari University of Gothenburg Swedia menyatakan ada tigabelas indikator untuk mengevaluasi apakah sistem transportasi publik di suatu kota/negara telah memenuhi kebutuhan dan harapan masyarakat. Indikator-indikator tersebut sebagai berikut :

- a. **Aksesibilitas (Accessibility).** Aksesibilitas adalah tingkat kemudahan untuk mencapai suatu tujuan lokasi, yang menjadi ukuran adalah jarak, waktu tempuh, kapasitas kendaraan, frekuensi pelayanan, kemudahan cara pembayaran, kelengkapan dan kualitas dari fasilitas yang tersedia.
- b. **Mobilitas (Mobility).** Pengguna jasa transportasi publik mudah melakukan pergerakan atau mudah melakukan alih tempat.
- c. **Ketersediaan (Availability).** Kesiapan sarana transportasi publik untuk dapat digunakan atau dioperasikan dalam waktu yang telah ditentukan.
- d. **Keterjangkauan (Affordability).** Biaya tarif angkutan umum tidak melebihi persentase tertentu dari pendapatan rumah tangga.
- e. **Ketepatan (Appropriateness).** Kesesuaian dengan kebutuhan sehingga penumpang merasa nyaman saat melakukan perjalanan.
- f. **Keandalan (Reliability).** Layanan transportasi publik harus dapat diprediksi sesuai jadwal yang tersedia. Perubahan layanan segera diinformasikan ke pengguna jasa.
- g. **Keselamatan (Safety).** Penumpang terhindar dari risiko kecelakaan yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

- h. Keamanan (Security). Setiap penumpang, barang, dan/atau kendaraan terbebas dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.
- i. Kesehatan (Health). Kesehatan penumpang dan pengguna jalan lainnya atau orang yang tinggal di sepanjang sisi rel atau jalan terjamin.

Berdasarkan ketigabelas indikator tersebut kita bisa memperkirakan bagaimana kondisi sistem transportasi publik di Indonesia, apakah sudah sesuai dengan amanat UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjamin standar pelayanan minimal transportasi public (keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan) bagi semua warga negara dengan tujuan untuk "mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa". Tujuan ini tidak jauh berbeda dengan ketigabelas indikator dari Marie Thynell tersebut di atas.

Pendapatan Asli Daerah (PAD)

1. Pengertian Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Salah satu kriteria penting untuk mengetahui secara nyata kemampuan daerah dalam mengatur dan mengurus rumah tangganya adalah kemampuan self supporting dalam bidang keuangan. Sehubungan dengan pentingnya posisi keuangan ini pemerintah daerah tidak akan dapat melaksanakan fungsinya dengan efektif dan efisien tanpa biaya yang cukup untuk memberikan pelayanan dan pembangunan dan keuangan inilah yang merupakan salah satu dasar kriteria untuk mengetahui secara nyata kemampuan daerah dalam mengurus rumah tangganya sendiri.



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

Menurut Halim (2016), Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah penerimaan yang diperoleh daerah dari sumber-sumber dalam wilayahnya sendiri yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Penerimaan Pendapatan Asli Daerah merupakan akumulasi dari Pos Penerimaan Pajak yang berisi pajak hotel, pajak restoran, pajak hiburan, pajak reklame, pajak penerangan jalan, pajak parkir, pajak air tanah, pajak mineral bukan logam dan bebatuan, bea perolehan hak atas tanah dan bangunan. Sektor pendapatan daerah memegang peranan yang sangat penting, karena melalui sektor ini dapat dilihat sejauh mana suatu daerah dapat membiayai kegiatan pemerintah dan pembangunan daerah. Identifikasi sumber Pendapatan Asli Daerah adalah meneliti, menentukan dan menetapkan mana sesungguhnya yang menjadi sumber Pendapatan Asli Daerah dengan cara meneliti dan mengusahakan serta mengelola sumber pendapatan tersebut dengan benar sehingga memberikan hasil yang maksimal.

Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah semua penerimaan daerah yang bersumber dari ekonomi asli daerah itu sendiri (Halim & Kusufi, 2014). Sedangkan menurut Mardiasmo (2018), adalah penerimaan yang bersumber dari sektor pajak daerah, retribusi daerah, hasil perusahaan milik daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain pendapatan asli daerah yang sah. Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah pendapatan yang diperoleh dari potensi daerah baik dari sektor pajak, retribusi atau hasil daerah yang sah yang digunakan untuk pendanaan dan pembangunan daerah.

Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, sumber perolehan Pendapatan Asli Daerah (PAD) terdiri atas pendapatan pajak daerah, pendapatan retribusi daerah, pendapatan hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dan PAD lain yang sah. Berdasarkan pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa Pendapatan Asli Daerah adalah



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

pendapatan daerah yang diperoleh dari potensi daerah baik dari sektor pajak, retribusi atau hasil daerah yang sah yang digunakan untuk pendanaan dan pembangunan daerah.

2. Komposisi Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Komposisi Pendapatan Asli daerah antara lain pajak daerah, hasil retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dan lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang sah. Di antara keempat sumber tersebut pajak daerah dan retribusi daerah merupakan sumber andalan PAD.

a. Pajak Daerah

Menurut Undang-undang No 34 tahun 2014 pajak daerah didefinisikan sebagai iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang yang dapat membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan pembangunan daerah. Menurut Undang-Undang No 28 tahun 2014 tentang pajak daerah, pajak-pajak daerah antara lain berasal dari penerimaan pajak hotel, restoran, hiburan, penerangan jalan, reklame, dan golongan c. Jenis Pajak Kabupaten/Kota tidak bersifat limitatif, artinya Kabupaten/ Kota diberi peluang untuk menggali potensi sumber-sumber keuangannya selain yang ditetapkan secara eksplisit dalam UU No. 34 Tahun 2011, dengan menetapkan sendiri jenis pajak yang bersifat spesifik dengan memperhatikan kriteria yang ditetapkan UU tersebut.

b. Retribusi Daerah

Retribusi daerah dapat didefinisikan sebagai pungutan terhadap orang atau badan kepada pemerintah daerah dengan konsekuensi pemerintah daerah memberikan jasa pelayanan atau perizinan tertentu yang langsung dapat dirasakan oleh pembayar retribusi. Perbedaan mendasar



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

antara pajak dan retribusi adalah letak pada timbal balik langsung. Pada pajak tidak ada timbal balik langsung kepada para pembayar pajak, sedangkan untuk retribusi ada timbal balik langsung dari penerimaan retribusi kepada penerimaan retribusi. Retribusi daerah dibagi tiga golongan yaitu:

- 1) Retribusi jasa umum yang merupakan pungutan yang dikenakan oleh daerah kepada masyarakat atas pelayanan yang diberikan, diantaranya adalah pajak hotel, pajak restoran, retribusi objek wisata.
- 2) Retribusi jasa usaha, yang merupakan pungutan yang dikenakan oleh daerah berkaitan dengan penyediaan layanan yang belum memadai disediakan oleh swasta atau penyewaan aset/kekayaan daerah yang belum dimanfaatkan.
- 3) Retribusi perizinan tertentu adalah kegiatan tertentu pemerintah daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksudkan untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan atas kegiatan pemanfaatan ruang, penggunaan sumber daya alam, barang, sarana, prasarana, atau fasilitas tertentu guna melindungi kepentingan umum, dan menjaga kelestarian lingkungan. Perizinan tersebut termasuk kewenangan pemerintah yang diserahkan kepada daerah dalam rangka asas desentralisasi (pasal 18 ayat 2 UU No.34 Tahun 2000).

c. Hasil pengelolaan Kekayaan Daerah Yang Dipisahkan

Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan adalah bagian keuntungan atau laba bersih dari perusahaan daerah atau badan lain yang merupakan BUMD sedang perusahaan daerah adalah perusahaan yang modalnya sebagian atau seluruhnya merupakan kekayaan daerah yang dipisahkan. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 mengklasifikasikan jenis hasil pengelolaan



JURNAL ILMU PEMERINTAHAN

kekayaan daerah yang dipisahkan, dirinci menurut objek pendapatan yang mencakup bagian laba atas penyertaan modal pada perusahaan milik daerah/BUMD, bagian laba atas penyertaan modal pada perusahaan milik swasta maupun kelompok masyarakat.

d. Lain-Lain Pendapatan Asli Daerah yang sah

Jenis lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang Sah sesuai UU No. 23 Tahun 2014 disediakan untuk menganggarkan penerimaan daerah yang tidak termasuk dalam jenis Pajak Daerah, Retribusi Daerah, dan Pendapatan lain-lain yang sah antara lain:

- 1) Hasil penjualan aset daerah yang tidak dipisahkan.
- 2) Penerimaan jasa giro.
- 3) Pendapatan dari pengembalian.
- 4) Fasilitas sosial dan fasilitas umum.
- 5) Pendapatan dari asuransi kesehatan pegawai.

Hasil Pendapatan asli daerah yang sah merupakan hasil pendapatan yang diperoleh berdasarkan penerimaan yang diperoleh melalui hasil penjualan kekayaan daerah yang tidak dipisahkan secara tunai atau angsuran/cicilan, jasa giro, pendapatan dari pengembalian, fasilitas sosial dan fasilitas umum.