

**KONTRIBUSI SUB SEKTOR TRANSPORTASI TERHADAP
PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO (PDRB)
KABUPATEN DATI II BONE**



OLEH :

MUHAMMAD WAFIR
4595011047 / 9951110410310



**JURUSAN ILMU EKONOMI DAN STUDI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS "45"
MAKASSAR
2000**

HALAMAN PENGESAHAN

JUDUL SKRIPSI : KONTRIBUSI SUB SEKTOR TRANSPORTASI
TERHADAP PRODUK DOMESTIK REGIONAL
BRUTO (PDRB) KABUPATEN DATI II BONE
NAMA : MUHAMMAD WAFIR
NO STB/NIRM : 4595011047/9951110410310
FAKULTAS : EKONOMI
JURUSAN/PROGRAM : ILMU EKONOMI DAN STUDI PEMBANGUNAN
PROGRAM STUDI : ILMU EKONOMI DAN STUDI PEMBANGUNAN

Menyetujui

Pembimbing I

Sukmawati Marjuni, SE, MSi

Pembimbing II

Rafiuddin, SE

Mengetahui

Dekan Fakultas Ekonomi
Univ"45"

Sukmawati Marjuni, SE, MSi

Ketua Jurusan
Studi Pembangunan/Fak. Ekonomi

Haeruddin, SE

HALAMAN PENERIMAAN


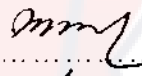
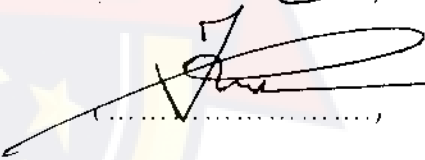




Pada Hari/Tanggal : Sabtu, 30 September 2000

Skripsi atas Nama : **MUIH. WAFIR**

No. STB/NIRM : 4595011047 / 9951110410310

Telah diterima oleh Panitia Ujian Skripsi Fakultas Ekonomi Universitas "45"
Makassar untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana
Ekonomi pada Jurusan Studi Pembangunan.

Panitia Ujian :

1. Pengawas Umum : Dr. Andi Jaya Sose, SE,MBA. (.....)
2. Ketua Panitia : Sukmawati Marjuni, SE,MSi (.....)
3. Sekretaris : Irwan, SE (.....)
4. Penguji :
 1. Sukmawati Marjuni, SE,MSi (.....)
 2. Drs. Pallipada Pallisuri, MSi (.....)
 3. Rafiuddin, SE (.....)
 4. Haeruddin, SE (.....)

KATA PENGANTAR

Bismillahir Rahmanir Rahim

Puji syukur kehadirat Allah SWT kami panjatkan karena atas berkah dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun serta menyelesaikan skripsi ini. Hanya atas perkenaanNya serta kemurahan kasih sayangNya kepada hambanya dengan mengajarkan melalui perantara. kendati demikian manusia telah diberikan akal dan pengetahuan namun jangkauannya sangatlah terbatas.

Demikian pula halnya dengan penulis, namun yang pasti bahwa apa yang telah dikerjakan ini merupakan wujud dari suatu usaha yang sangat maksimal sesuai dengan kemampuan yang dapat penulis kerjakan.

Disadari sepenuhnya bahwa untuk menyusun skripsi ini tidaklah sedikit rintangan dan hambatan yang menghadang, olehnya sangat diharapkan adanya kritikan dan saran yang sifatnya membangun.

Pada kesempatan ini sewajarnya penulis menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada :

- 1 Kepada Ayahanda dan Ibunda yang telah membimbing dan membesarkan penulis serta mengajarkan mensyukuri nikmat Allah dan menghormati sesamanya, sudah sepatutnya penulis haturkan sembah sujud kepadanya.

3. Ibu Sukmawati Marjuni, SE, MSi sebagai Dekan Fakultas Ekonomi Universitas "45".
3. Bapak Haeruddin, SE sebagai Ketua Jurusan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas "45".
4. Ibu Sukmawati Marjuni, SE, MSi dan Bapak Rafiuddin, SE sebagai Pembimbing I dan II yang telah memberikan bimbingan serta dorongan dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Kepada semua rekan-rekan yang tak mungkin disebutkan namanya satu per satu yang telah memberikan dorongan kepada penulis dalam penyusunan skripsi yang sangat sederhana ini.

Akhirnya semoga apa saja yang penulis kerjakan mendapat berkah dan ridho dari Allah SWT. Dan kepada semua yang telah membantu semoga Allah yang pemurah memberikan imbalan yang setimpal kepadanya. Amin.

Wassalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Makassar, 2000

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR TABEL	iv
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Masalah Pokok	4
1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	4
1.4. Hipotesis	5
BAB II. KERANGKA TEORI	
2.1 Pengertian Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)	6
2.2 Pengertian Pengangkutan	8
2.3 Jenis-jenis Transportasi	12
2.4 Karakteristik Pengangkutan Darat	15
2.5 Tarif Angkutan	16
2.6 Jalan Merupakan Prasarana Penting Bagi Media Transportasi Darat	20
BAB III. METODE PENELITIAN	
3.1 Daerah Penelitian	22
3.2 Sumber Data	23

3.3	Cara Pengumpulan Data	24
3.4	Metode Analisis	24
3.5	Konsep Operasional	25
BAB IV. ANALISIS KONTRIBUSI SUB SEKTOR TRANSPORTASI		
TERHADAP PRODUK DOMESTIK REGIONAL KAB. BONE		
4.1	Perkembangan PDRB Kabupaten Bone	27
4.2	Pertumbuhan Ekonomi	33
4.3	Struktur Ekonomi	37
4.4	PDRB Perkapita	39
4.5	Perkembangan PDRB Kabupaten Bone	41
4.6	Analisis Pengolahan Sub Sektor Transportasi	42
4.7	Analisis Perkembangan Retribusi Transportasi	48
4.8	Analisis Perkembangan PDRB	52
4.9	Analisis Kontribusi Sub Sektor Transportasi Terhadap PDRB	54
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN		
1.1.	Siimpulan	58
1.2.	Saran	69

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

No.		Halaman
1.	Perkembangan PDRB Kabupaten Bone Tahun 1994-1998.....	29
2.	Perkembangan PDRB Sektor Non Pertanian Atas Dasar Harga Berlaku Dirinci Menurut Sektor Tahun-Tahun 1994-1998.....	33
3.	Pertumbuhan Nominal PDRB Sektor Non Pertanian Atas Dasar Harga Berlaku Tahun 1994-1998 (%).....	34
4.	Pertumbuhan PDRB Sektor Non Pertanian Atas Dasar Harga Konstan 1993 Tahun 1994-1998.....	36
5.	Distribusi PDRB Kabupaten Bone Menurut Sektor Ekonomi Atas Dasar Harga Berlaku Tahun 1994-1998 (%)	38
6.	PDRB Per Kapita Dan PDRN Per Kapita Harga Berlaku Kabupaten Bone Tahun 1994-1998.....	40
7.	Perkembangan PDRB Kab. Bone Periode Tahun 1994-1998 ..	42
8.	Jumlah Mobil Penumpang Umum Yang Tiba Dan Berangkat....	45
9.	Jumlah Kunjungan Kapal Di Kabupaten Bone Periode 1994-1998.....	47
10.	Target dan Realisasi Penerimaan Pada Sub Sektor Transportasi.....	49
11.	Realisasi Penerimaan Sektor Transportasi dan komunikasi di Kab. Bone Tahun 1994-1998.....	52
12.	Daftar Perbandingan Peningkatan Sumbangan Sektor Transportasi Terhadap Produk Domestik Regional Bruto Tahun Anggaran 1994-1998	53
13.	Sumbangan Sub Sektor Transportasi Terhadap PDRB tahun Anggaran 1994-1998.....	56

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar belakang

Dalam kehidupan ekonomi dikenal tiga sektor yaitu kegiatan produksi, kegiatan pemasaran dan kegiatan konsumsi. Tetapi pelaksanaannya belum tercapai tanpa adanya kepengangkutan. Pada prinsipnya pengangkutan adalah pelaksanaan kegiatan pemindahan barang dan penumpang dan suatu tempat ke tempat yang lain.

Untuk mewujudkan kualitas pelayanan angkutan efisiensi dan efektif, maka peningkatan arus lalu lintas angkutan barang dan penumpang harus diikuti oleh penyediaan sarana yang cukup memadai, terutama peranan sebagai tempat sarana di mana penyediaan angkutan keluar sampai tujuan.

Perkembangan angkutan akan mendorong perkembangan perekonomian, demikian juga sebaliknya tanpa adanya pertumbuhan ekonomi yang memadai, maka pertumbuhan angkutan sulit mencapai tingkat yang diharapkan. Sektor ekonomi menghendaki jasa angkutan sedangkan jasa angkutan menghendaki penluasan muatan yang memadai.

Dengan industrialisasi, perluasan areal pertanian dan perekonomian yang diikuti dengan mekanisme sektor pertanian akan mendorong peningkatan produksi dan peningkatan produksi menghendaki, jaringan pengangkutan perlu di perluas dengan mengefektifkan pemanfaatan

terminal angkutan darat tersebut sebagaimana mestinya.

Sebagai salah satu pusat pengangkutan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain adalah merupakan kegiatan produksi yaitu usaha menciptakan guna tempat dan guna waktu yang sama dengan kegiatan manusia itu sendiri dan akan nampak hubungannya dengan berbagai aspek kehidupan manusia yang meliputi kegiatan ekonomi, sosial dan politik.

Keberhasilan pelaksanaan pembangunan baik yang berorientasi pada sektor pertanian maupun sektor industri sangat dipengaruhi dan ditentukan oleh sektor perhubungan khususnya transportasi sangat tergantung pada kelancaran maupun industri sangat tergantung pada kelancaran transportasi darat, laut dan udara. Sebaliknya kemajuan dibidang pertanian dan perindustrian termasuk pula kemajuan dibidang sosial budaya, akan berpengaruh pula terhadap perkembangan sektor perhubungan dan sektor-sektor lain yang mempunyai korelasi yang bersifat timbal balik.

Peranan perhubungan transportasi dalam pembangunan adalah memperluas atas penumpang, barang dan jasa serta memperlancar roda perekonomian masyarakat. Peningkatan perhubungan memperluas penencanaan yang baik, berdasarkan informasi kualitatif dan kuantitatif terhadap keadaan di masa lalu, oleh karena tanpa mempelajari data yang lalu, maka sulit untuk menyusun perencanaan yang terarah dalam

peningkatan dan pengembangan sarana perhubungan di masa datang. Sub sektor meliputi perhubungan darat perhubungan darat yang mencakup kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan Lintas (LLAJR) lalu Lintas angkutan laut (L8LAL) dan angkutan udara (LLAU).

Untuk melihat dan mengevaluasi hasil-hasil pembangunan yang telah di laksanakan maupun sasaran serta target pembangunan yang ingin dicapai di Kabupaten Bone, di perlukan data statistik yang akurat. Salah satu data yang dimaksud adalah Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

Untuk memenuhi maksud tersebut, maka telah dihitung dan disusun statistik PDRB Kabupaten Bone tahun 1998 yang merupakan hasil kerja sama Badan Pusat Statistik Kabupaten Bone dengan Bappeda Tingkat II Bone, tahun 1998. Dalam penerbitan ini angkanya masih bersifat sementara, namun begitu beberapa angka dan beberapa sektor sudah bersifat tetap. dengan tersedianya data PDRB tersebut, berbagai manfaat dan kegunaan dapat diperoleh antara lain

- a. Mengukur tingkat pertumbuhan dan perkembangan ekonomi menurut sektor ekonomi suatu daerah.
- b. Mengetahui struktur/pergeseran struktur perekonomian suatu daerah.
- c. Mengetahui besarnya PDRB perkapita suatu daerah yang merupakan salah satu indikator tingkat kemakmuran suatu daerah.

1.2. Masalah Pokok

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan, maka masalah pokok adalah sebagai berikut

“ Berapa besar Kontribusi Sub Sektor Transportasi Terhadap Peningkatan Produk Domestik Regional Bruto di Kabupaten Bone

1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui jenis dan fasilitas transportasi yang digunakan di Kabupaten Bone
2. Untuk mengetahui besarnya Kontribusi Sub Sektor Transportasi Terhadap Produk Domestik Regional Bruto di Kabupaten Bone

1.3.2. Kegunaan Penelitian

1. Sebagai sumbangan pemikiran bagi pemerintah Daerah Tingkat II Kabupaten Bone, maupun Instansi terkait dan bagi para usahawan yang bergerak di Sub Sektor Transportasi.
2. Sebagai bahan masukan bagi para pembaca pada umumnya serta bagi para mahasiswa pada khususnya agar supaya lebih memahami arti dan Kontribusi transportasi terhadap peningkatan PDRB di Kab. Daerah Tingkat II Bone.

1.4. Hipotesis

Berdasarkan latar belakang dan masalah pokok yang telah diuraikan maka penulis merumuskan hipotesis sebagai berikut

Diduga bahwa, Kontribusi Sub Sektor Transportasi Terhadap Produk Domestik Regional Bruto Daerah Tingkat II Bone relatif meningkat dari tahun ke tahun.



BAB II

KERANGKA TEORI

2.1 Pengertian Produksi Domestik Regional Bruto(PDRB)

Menurut Mubyarto (1986: 108) mengemukakan definisi produk domestik regional Bruto berikut : " Produk Domestik Regional Bruto adalah bagian dari pendapatan nasional yang dihitung di daerah sesuai dengan struktur ekonomi suatu daerah, dimana teknik menghitungnya disamakan dengan perhitungan GNP".

Kemudian dikemukakan bahwa pendapatan itu merupakan jumlah penerimaan yang diperoleh individu, masyarakat, produsen atau perusahaan , daerah, negara dan sebagainya.

Sebagaimana dikemukakan bahwa pendapatan itu merupakan jumlah penerimaan yang diperoleh individu, masyarakat, produsen atau perusahaan ,daerah, negara dan sebagainya .

Sebagaimana dikemukakan Buku Domsitik Regional Bruto (PDRB), Kotamadya Ujung pandang (1994 :3) dikatakan bahwa:

"Poduks Domestik Regional Brotu (PDRB) adalah seluruh nilai bruto barang dan jasa (komoditi) yang diproduksi di suatu wilayah Domsitik Regional tanpa memperhatikan peinilikan faktor-faktor produksinya".

Nilai Produk Domsitik Regional Bruto dapat dihitung melalui tiga pendekatan yaitu :

1. Segi produksi, Produk Domestik Regional Bruto merupakan jumlah netto atau suatu barang dan jasa yang dihasilkan oleh unit-unit

produksi dalam suatu wilayah dan biasanya dalam jangka waktu tertentu (satu tahun).

2. Segi pendapatan Produk Domestik Regional Bruto merupakan jumlah balas jasa (pendapatan) yang diterima oleh faktor-faktor produksi karena ikut sertanya dalam proses produksi dalam suatu wilayah, dan biasanya dalam jangka waktu tertentu (satu tahun).
3. Segi pengeluaran Produk Domestik Regional Bruto merupakan jumlah pengeluaran yang dilakukan oleh Rumah Tangga. Pemerintah, dan Lembaga Swasta Non Profit. Investigasi, serta Eksport Netto (eksport dikurangi impor) biasanya dalam jangka waktu tertentu (satu tahun).

Di sini dijelaskan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas Dasar Harga Berlaku dan Produk Domestik Regional Bruto atas dasar harga konstan 1983, yaitu sebagai berikut:

1. Produk Domestik Regional Bruto atas Dasar Harga Berlaku adalah sebagai jumlah nilai barang dan jasa (komoditi) atau pendapatan atau pengeluaran yang dinilai sesuai dengan harga yang berlaku pada tahun bersangkutan.
2. Produk Domestik Regional Bruto atas Dasar Harga Konstan 1983 adalah jumlah nilai barang yang dinilai atas dasar harga tetap

Berdasarkan dan penjelasan menyangkut pengertian PDRB di atas, maka dapatlah kita membagi PDRB tersebut menjadi sembilan sektor yaitu:

1. Penggalian

2. Industri
3. Pengelolaan
4. Listrik dan Air
5. Bangunan
6. Perdagangan
7. Angkutan dan Komunikasi
8. Bank dan Lembaga Keuangan
9. Jasa-jasa

2.2 Pengertian Pengangkutan

Seperti yang telah diuraikan pada bagian pendahuluan bahwa transportasi atau pengangkutan mempunyai arti yang sangat penting dalam kehidupan manusia.

Dengan tersedianya sarana pengangkutan atau transportasi yang memadai, mobilitas manusia akan semakin lancar dengan meningkatnya aktivitas ekonomi, sebaiknya jasa pengangkutan akan kurang diperlukan jika terjadi kelesuan ekonomi adapun teorinya, E.K. Monlok fsn J.K Hainim (1985 :33), menyatakan sebagai berikut.

"Transportasi adalah suatu bagian integral dari suatu fungsi masyarakat yang menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup yang jangkauan dan lokasi dan aktivitas produksi, dan hiburan, barang-barang serta pelayanan yang tersedia untuk konsumsi."

Pengertian transportasi menurut H.A Abbas Salim (1993 :6) adalah sebagai berikut :

"Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Dua unsur yang penting yaitu pemindahan/pergerakan (movemeny) dan secara fisik mengubah tempat dari barang dan penumpang ke tempat lain."

Sedangkan pengertian transportasi menurut Muchtaaruddin Siregar (1990 : 4) adalah sebagai berikut :

▪ Pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. dalam hubungan itu terlibat 3 hal, yaitu :

- a. Ada muatan yang diangkut
- b. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutnya
- c. Ada jalan yang dapat dilalui."

Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.

Pengertian transportasi atau pengangkutan dalam petunjuk pelaksanaan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan (1993 :3) adalah pemindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan .

Adapun pengertian transportasi menurut H.F. Ruru (1997:1) adalah sebagai berikut :

"Transportasi atau pengangkutan adalah merupakan sarana ekonomi yang berfungsi untuk menunjang perpindahan sesuatu (manusia, hewan dan barang) dari suatu tempat asal ke suatu tempat tujuan dengan tujuan untuk menciptakan kegunaan tempat dan kegunaan waktu."

Pada definisi ini dinyatakan bahwa pengangkutan dapat memberikan kegunaan tempat (*place utility*) yaitu bila dengan pengangkutan menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada nilai barang di tempat asal, dan nilai ini lebih besar dari biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutannya. Kegunaan waktu (*time utility*) di capai yaitu bila dengan menggunakan sarana pengangkutan, barang tersebut dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya.

Dari berapa definisi transportasi atau pengangkutan di atas yang pada dasarnya memiliki kesamaan makna, maka dapat disimpulkan bahwa transportasi atau pengangkutan adalah suatu kegiatan pemindahan orang atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan kendaraan, yang dapat menimbulkan dua kegunaan atau manfaat, yaitu kegunaan tempat (*place utility*) dan kegunaan waktu (*time utility*).

Didalam kehidupan manusia, pengangkutan telah memberikan berbagai manfaat, dimana manfaat-manfaat tersebut dapat dilihat dari sudut pandang ekonomi, sosial dan pertahanan atau keamanan atau Hamkamnas, H.F Ruru (1997 hal: 25) manfaat-manfaat pengangkutan tersebut dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Manfaat transportasi dari sudut ekonomi

Dalam tata kehidupan modern, aktivitas manusia tidak terlepas dari kegiatan produksi, distribusi dan akomodasi, dimana aktivitas-aktivitas ini hanya dapat berjalan lancar dan cepat jika tersedia alat angkutan yang

memadai. Manfaat pengangkutan dari sudut ekonomi antara lain adalah:

- a. Dapat merangsang pertumbuhan ekonomi suatu daerah
 - b. dapat memperlancar dan memudahkan distribusi bahan-bahan kebutuhan ke pasar-pasar yang berbeda.
 - c. dapat memudahkan usaha akumulasi, komoditi tertentu di suatu tempat atau daerah.
 - d. sebagai alat untuk menstabilkan harga-harga
 - e. Dapat menunjang perluasan pasar.
 - f. dapat merangsang naiknya tanah sekitar jalur transportasi yang tersedia.
 - g. Mengurangi isolasi daerah
 - h. Dapat menunjang spesialisasi suatu daerah.
2. Manfaat Transportasi dari sudut sosial

Pada dasarnya manusia adalah makhluk sosial yang hidupnya selalu berkelompok dan membutuhkan komunikasi dengan orang lain. Dengan adanya sarana perhubungan, maka kemungkinan komunikasi manusia semakin lancar, adapun manfaat transportasi dari sudut sosial adalah sebagai berikut :

- a. Dapat menunjang kelancaran informasi
- b. Dapat menunjang mobilitas penduduk ketempat-tempat yang digunakan
- c. Memudahkan pelayanan kesehatan ke tempat-tempat yang

terpencil.

- d. Memudahkan pembentukan tempat-tempat atau kota-kota pemukiman baru.

2.3 Jenis-jenis Transportasi

M. Siregar (1990: 4) mengemukakan bahwa ditinjau dari sifat jasa, operasi dan biaya alat-alat pengangkutan dapat diklasifikasikan atas :

"Angkutan kereta api (rail road/railway), angkutan laut (water/sea transportation), angkutan udara (air transportation), angkutan pipa (pipelines), dan angkutan motor dan jalan raya (motor/road/high way transportation)",

Angkutan kereta api adalah jenis angkutan darat yang bergerak di atas rel merupakan alat yang dapat mengangkut dalam jumlah yang besar dan menempuh jarak yang jauh. Dalam memberikan pelayanannya, kereta api dapat berdiri atas ratusan gerbong yang ditarik oleh beberapa lokomotif yang bisa mengangkut ribuan ton barang dan ratusan penumpang.

Angkutan laut adalah jenis angkutan yang tertua dalam sejarah pengangkutan. Pada mulanya angkutan laut digerakkan dengan tenaga manusia dan terbatas daya angkut serta jangkauannya. Dengan perkembangan budaya dan teknologi. Dewasa ini pengangkutan laut telah semakin maju dengan berbagai jenis kapal laut seperti kapal penumpang, kapal barang, kapal peti kemas, kapal pengangkutan kayu kapal tangki pengangkut minyak dan lain-lain. Selain itu sarana pendukung angkutan laut juga semakin berkembang seperti pelabuhan, alur pelayaran, peralatan

navigasi, peralatan komunikasi yang berguna bagi kelancaran dan keselamatan pelayaran.

Angkutan udara yaitu jenis angkutan yang dapat memberikan pelayanan pengangkutan yang cepat dan menempuh jarak yang jauh. Perjalanan melalui udara ini menjadi pengangkutan yang banyak disenangi karena jarak yang jauh dapat ditempuh dengan waktu yang sangat singkat, dan juga memudahkan menjangkau kota-kota yang tidak dapat dijangkau dengan angkutan lainnya.

Angkutan pipa yaitu angkutan yang semua hanya dipakai bagi penyakuran air, namun dewasa ini juga dapat digunakan untuk mengangkut minyak secara besar-besaran.

Pengertian angkutan umum yang terdapat dalam Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan (1993 :3) adalah sebagai suatu kendaraan yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pelayaran angkutan penumpang (orang) dengan kendaraan umum ini berdiril atas :

- Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
- Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dalam wilayah kota.
- Angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam atau antar wilayah pedesaan.
- Angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang

melalui batas negara lain.

Bayaran yang dimaksudkan untuk angkutan umum di atas adalah sesuai dengan tarif dalam ekonomi pengangkutan H.F. Ruru (1997: 45) adalah:

"Merupakan harga (uang) yang harus di bayar oleh pemakai jasa angkutan."

Sedangkan tarif menurut salim (1993;41) adalah :

"Suatu daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur"

Adapun pembebanan dalam harga dihitung menurut kemampuan transportasi (*what the traffic will bear*). jenis tarif yang berlaku dapat dikelompokkan sebagai berikut:

1. Tarif menurut trayek. tarif menurut trayek adalah berdasarkan atas pemanfaatan operasional dengan modal transportasi yang dioperasikan yang dioperasikan dengan memperhitungkan jarak yang dijalan oleh modal transportasi tersebut (kilometer iniles).
2. Tarif lokal. Tarif lokal adalah tarif yang berlaku dalam suatu daerah tertentu inisialnya tarif bis kota yang berlaku khusus disuatu daerah.
3. Tarif defrensial. Tarif diferensial adalah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tinggi tarif menurut jarak, beban muatan kecepatan atau sifat khusus muatan yang diangkut.

2.4 Karakteristik Pengangkutan Darat

Perusahaan angkutan yang melayani angkutan barang dan angkutan penumpang (bus antar kota, bus kota, taksi dan berbagai jenis angkutan lainnya) dapat berkembang cepat karena pelayanannya jenisnya muatan yang terbatas berat dan volumenya dan angkutan dalam jarak dekat. Muatannya yang demikian inilah yang paling sesuai diangkut dengan kendaraan bermotor. selain itu timbul, daerah pemukiman baru di luar kota membuat masyarakat lebih memerlukan kendaraan bermotor untuk pulang pergi dari kota dan daerah tempat tinggalnya.

Pemisahan secara jelas pejalan kaki, pemeliharaan jalan dan pengoperasian kendaraan bermotor memudahkan perusahaan angkutan, karena tidak dibebani biaya yang besar. Modal yang diperlukan hanya untuk pembelian operating facilities-nya saja, misalnya truk atau bus, sedangkan fasilitas-fasilitas lainnya seperti jalan, jembatan dan terminal telah disediakan oleh pemerintah.

Sesuai dengan sifat usahanya yang merupakan "*small scale Bussines*", maka dibandingkan dengan industri angkutan lainnya yang bersifat large scale industries, seperti industri angkutan lainnya yang bersifat large scale industries, seperti industri pengangkutan kereta api, maka dalam industri angkutan jalan raya tidak akan terdapat apa yang disebut sebagai "*increasing return scale*" adalah dimana perusahaan akan memperoleh keuntungan apabila penggunaan kapasitas angkutan dilakukan secara penuh

atau fully utilized. Dengan demikian tidak akan terdapat kapasitas lebih atau excess capacity, sehingga ongkos tetap perunit dapat ditekan menjadi lebih sedikit, karena dialokasikan secara lebih merata terdapat kapasitas produksi atau volume angkutan yang besar dan jarak yang lebih jauh.

Penawaran jasa angkutan meningkat mendekati permintaan yang menyebabkan tarif tetap ke tingkat yang wajar. Sebaliknya kalau tarif terlalu rendah, banyak perusahaan menurunkan penawaran atau beralih ke usaha lain. Penawaran jasa angkutan berkurang dan tarif meningkat kembali lagi ke batas yang wajar. Demikian keadaan prasarana angkutan dan sebaliknya tidak ada perusahaan yang dapat merebut kedudukan yang monopolistik.

2.5 Tarif Angkutan

Tarif dasarnya adalah uang yang harus dibayar oleh pemakai jasa kepada pemberi jasa. Pada perusahaan-perusahaan angkutan adalah perusahaan yang menjual jasa, maka harga jual jasa transport diklasifikasikan sebagai tarif. Penetapan tarif pada perusahaan pengangkutan adalah sama pentingnya dengan masalah penetapan harga jual produk-produk yang dihasilkan oleh perusahaan angkutan, tarif angkutan yang ditentukan pada suatu tingkat dimana perusahaan yang bersangkutan dapat beroperasi dengan menguntungkan. Sedangkan ditinjau dari kepentingan konsumen atau pemakai jasa angkutan, maka tarif angkutan yang ditawarkan hendaknya terendah sehingga dapat terjangkau oleh semua

lapisan masyarakat.

Penetapan tarif merupakan masalah yang sangat penting, karena selain dapat menimbulkan persaingan dalam penentuan tarif, pemerintah tidak membiarkan atau melepaskan penentuan tarif melalui persaingan-persaingan diantara perusahaan-perusahaan pengangkutan.

Pada dasarnya dalam penetapan tarif angkutan dapat digunakan 3 cara yaitu:

- Value of Service Pricing
- Cost of Service Pricing
- What the traffic will bear

Penetapan tarif atas dasar *Value of Service Pricing* adalah penetapan tarif yang mempertimbangkan permintaan, tinggi rendahnya tarif angkutan akan ditentukan tergantung pada keadaan permintaan terhadap jasa angkutan yang dihasilkan. jika permintaan terhadap jasa angkutan tinggi, maka nilai yang diberikan terhadap jasa angkutan tersebut tinggi pula, sehingga tarif ditetapkan cenderung tinggi, biasanya cara ini digunakan untuk perusahaan pengangkutan yang mempunyai angkut besar

Cost of Service Pricing adalah metode, penetapan tarif yang didasarkan atas perhitungan biaya-biaya yang dikeluarkan untuk menghasilkan jasa angkutan tersebut. Tarif yang ditetapkan atas dasar biaya tersebut dapat diartikan pula sebagai tarif minimum yang akan dibebankan kepada pemakai jasa angkutan setiap unit yang akan dihasilkan oleh perusahaan pemberi jasa .

Langkah-langkah yang perlu dilakukan dalam menghitung tarif angkutan berdasarkan biaya, pertama adalah menghitung biaya operasi dalam satuan ton kilo meter untuk angkutan barang atau penumpang. Hasil perhitungan ini akan ditunjukkan batas terendah dari biaya tersebut membuat perusahaan angkutan tidak bersedia menawarkan jasa angkutannya. Untuk memudahkan perhitungan biaya operasi perunit ini, maka dibuatlah pengelompokan ke dalam beberapa golongan yang disesuaikan dengan sifat biaya tersebut.

Mulyadi, dalam bukunya Akuntansi Biaya Penentuan harga pokok dan pengendalian biaya, mengatakan bahwa :

“ Untuk keperluan pengendalian biaya dan pengambilan keputusan biaya dapat digolongkan sesuai dengan tingkah lakunya dalam hubungannya dengan perubahan volume kegiatan yaitu biaya tetap, biaya variabel dan biaya semi variabel”

Jadi hubungan dengan perapan tarif transportasi perlu diklasifikasikan menjadi biaya tetap, tetap variabel, dan biaya semi variabel. Ray H. Garrison (1982:125) dalam bukunya Akuntansi Manajemen menjelaskan bahwa variabel adalah :

“ Biaya yang berubah secara totalitas menurut perbandingan yang searah dengan perubahan tingkat aktivitas”.

Sedangkan biaya tetap adalah :

“Biaya yang secara totalitas tetap konstan tanpa memandang perubahan tingkat aktivitas”.

Biaya semi variasi adalah :

"Biaya yang sebagian terdiri dari biaya tetap dan sebagian lagi adalah biaya variabel".

Penetapan tarif jasa angkutan dapat dihitung dengan menetapkan atau menghitung biaya per kilometer kemudian menghubungkan dengan kepastian kendaraan.

Tarif angkutan jalan raya dibedakan atas tarif angkutan dalam kota dan tarif angkutan antar kota. Tarif angkutan dalam kota adalah tarif kendaraan-kendaraan angkutan yang beroperasi di dalam kota. Tarif angkutan terdiri dari tarif angkutan penumpang antar kota dan angkutan antar kota untuk penumpang bersifat diskriminatif. Jika tarif angkutan dalam kota adalah sama untuk jarak angkutan yang berbeda, maka tarif angkutan berubah-ubah sesuai dengan jarak yang ditempuh kendaraan angkutan tersebut.

Tarif-tarif angkutan jalan raya di Indonesia ditetapkan oleh pemerintah. Dalam hubungannya dengan tarif jasa angkutan, kota-kota di Indonesia terbagi 3 regional, yang termasuk dalam regional I adalah Jawa, Lampung; regional II adalah Riau, Sumatera Utara, Sumatera Barat dan regional III adalah Sulawesi Selatan dan Sulawesi Tengah. Berdasarkan tarif umum yang ditetapkan di regional I, II, dan III itu, Gubernur Kepala Daerah juga menetapkan tarif jarak untuk angkutan penumpang yang berlaku disetiap trayek dalam Propinsi masing-masing. Sedangkan tarif jarak untuk angkutan penumpang di trayek-trayek angkutan antar propinsi ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat juga memberikan pengesahan atas setiap biaya

tambahan yang diberikan kepada penumpang yang akan berlaku disetiap propinsi.

2.6 Jalan Merupakan Prasarana Penting Bagi Media Transportasi Darat

Sarana yang dipergunakan sebagai media penyelenggaraan aktivitas angkutan (medium facility) berfungsi sebagai perangkat atau penghubung antara titik asal dengan titik tujuan yang dibatasi oleh jarak. Untuk alat transportasi darat, medium fasilitasnya adalah umumnya jalan. Dan lazim kita kenal angkutan jalan raya. (*road transportation* dimana fasilitas pengantarnya adalah jalan raya. Menurut H.F. Ruru (1991 : 52) untuk jalan raya ini dapat diklasifikasikan menurut berbagai macam dasar, seperti :

"Kecocokan dengan transportasi secara mekanis , daerah lokasi jalan yang tersedia dan kompetensinya dengan alat angkutan lainnya"

Menurut Muchtaruddin Siregar (1983: 54) bahwa pengklasifikasian jalan dengan tujuan dan fungsi jalan terbagi 3 sebagai berikut :

1. " Bertujuan atau berfungsi untuk membuka jalan masuk (akses) suatu wilayah/daerah, karena kalau tidak ada jalan penghubung di situ maka tanah atau daerah di situ tidak berguna atau berharga sama sekali.
2. berfungsi untuk pelayanan masyarakat setempat, yang disebut sebagai *community service function*.
3. Untuk memberikan pelayanan bagi angkutan antar masyarakat dan transportasi jarak jauh antar kota ataupun daerah (*interchange community mobility and long distance transportation*) yang penting

artinya bagi wilayah negara yang luas dan juga karena makin berkembangnya teknologi kendaraan bermotor, khususnya angkutan jarak raya”.



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Daerah Penelitian

Untuk kelancaran penulisan skripsi ini, maka penulis mengambil daerah penelitian di daerah Tingkat II Kabupaten Bone dengan waktu penelitian ± 2 (dua) bulan lamanya.

Adapun gambaran umum daerah penelitian dapat diuraikan sebagai berikut :

a. Letak Geografis

Kabupaten Bone merupakan salah satu dari dua puluh tiga daerah Tingkat II di Propinsi Sulawesi Selatan. Letaknya ± 174 km arah timur laut dari Kotamadya Makassar luas wilayahnya sekitar 4559 atau 7,30 % dari luas Propinsi Sulawesi Selatan. Kabupaten Bone berbatasan dengan daerah sebagai berikut :

- Sebelah utara : Daerah Tingkat II Wajo
- Sebelah barat : Daerah Tingkat II Sinjai
- Sebelah barat : Daerah Tingkat II Soppeng
- : Maros, Pangkep, Barru.'
- Sebelah timur : Teluk Bone

b. Keadaan Penduduk

Berdasarkan hasil sensus 1971 penduduk Bone saat itu berjumlah 542.233 jiwa. Sedangkan menurut hasil prestasi penduduk akhir tahun 1996 penduduk Bone tercatat sebanyak 263.550 jiwa. Dengan demikian, selama periode 1971-1996 terjadi pertumbuhan rata-rata pertahun

c. Keadaan Ekonomi

Dilihat dari perekonomian penduduknya, Kabupaten Bone masih bersifat agraris yang bertumpu pada sektor pertanian, sebagian besar penduduk Bone adalah Petani, kontribusi sektor pertanian terhadap Produk Domestik Regional Bruto Tahun 1995 menurut harga berlaku mencapai 63,18 %.

3.2 Sumber Data

Selama pengumpulan data, maka yang diperoleh dapat dikelompokkan ke dalam 2 (dua) jenis data yaitu :

1. Data Primer, Data yang diperoleh secara langsung pada objek penelitian melalui pengamatan dan wawancara dengan beberapa instansi dan perusahaan yang bergerak dibidang jasa angkutan.
2. Data Sekunder, Data yang merupakan penunjang dalam pembahasan. Data yang dimaksud adalah semua data yang diperoleh dari berbagai sumber seperti BPS Sulawesi Selatan Kabupaten Bone dalam angka.

berbagai bacaan berupa peraturan pemerintah (PP), Keputusan Presiden (Kepres). Serta buku-buku literatur yang akan dijadikan landasan teori dalam penulisan ini.

3.3 Cara Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang dibutuhkan dalam penelitian ini digunakan pengumpulan data, sebagai berikut :

1. Metode Wawancara

Wawancara dilakukan di beberapa kantor di instansi yang terkait dengan penelitian ini, yaitu

- a. Kantor Perhubungan Kabupaten Bone
- b. Kantor Statistik

2. Observasi Lapangan

Observasi lapangan ini penulis melakukan penelitian langsung pada objek penelitian di Kabupaten Bone yang berhubungan dengan penulisan skripsi ini.

3.4 Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan untuk menguji hipotesis adalah dengan mempergunakan Rumus Kontribusi sebagai berikut :

$$S_j = \frac{Y_j}{Y} \times 100\%$$

Dimana :

S_j = Kontribusi sektor jasa angkutan pada PDRB kab. Daerah Tk. II Bone

Y_j = PDRB Kab. Daerah TK. II Bone dari sub sektor jasa transportasi

Y = Jumlah PDRB kab, Daerah TK. II Bone

3.5 Konsep Operasional

Dalam pembahasan tentang analisis peningkatan produksi transportasi dan PDRB Kabupaten Bone perlu adanya batasan-batasan pengertian yang digunakan sehingga mempermudah pembahasan, adapun variabel-variabel yang perlu dijelaskan antara lain :

1. Produksi adalah, proses pembuatan barang-barang atau jasa yang dapat dimanfaatkan oleh konsumen, seperti hasil transportasi yang dimaksudkan oleh masyarakat.
2. PDRB adalah seluruh nilai bersih barang-barang dan jasa-jasa yang diproduksi di daerah kabupaten Bone dari berbagai sektor. Dan PDRB ini merupakan tolak ukur dari pembangunan ekonomi suatu daerah.
3. Transportasi adalah suatu bagian integral dari suatu fungsi masyarakat. Yang menunjukkan hubungan yang erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari aktivitas produksi, dan hiburan, barang-barang serta pelayanan yang tersedia untuk konsumsi.

4. Kontribusi adalah suatu nilai tambah (sumbangan) yang di harapkan deini suatu kegiatan yang dilakukan terhadap kegiatan lainnya. Dalam hal ini berupa sumbangan jasa Trasportasi yang ada di kabupaten Bone terhadap peningkatan PDRB daerah ini.



BAB IV

ANALISIS KONTRIBUSI SUB SEKTOR TRANSPORTASI TERHADAP PRODUK DOMESTIK REGIONAL KABUPATEN BONE

4.1 Perkembangan PDRB Kabupaten Bone

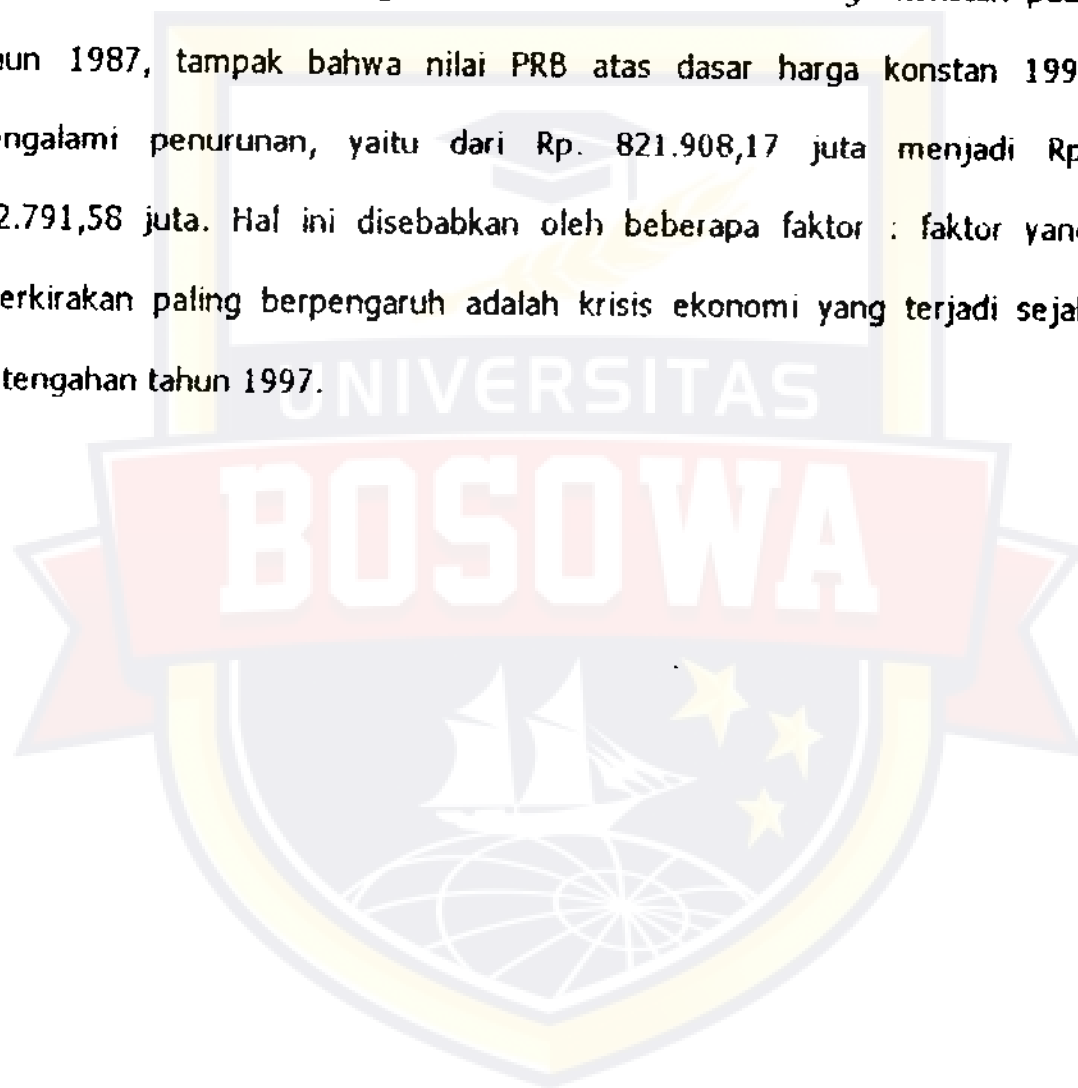
Perkembangan ekonomi suatu daerah bergantung pada potensi sumber daya alam dan kemampuan sumber daya manusia untuk mengelola dan memanfaatkan potensi tersebut. Berbagai langkah dan kebijakan pembangunan ekonomi yang ditempuh oleh pemerintah dengan dukungan segenap lapisan masyarakat telah berhasil, meskipun beberapa tantangan harus dilalui. Hal tersebut tercermin dari nilai PDRB yang cenderung meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini perlu terus ditingkatkan untuk kemajuan perekonomian daerah.

Dalam penyajian PDRB selalu dibedakan atas dasar harga konstan. Nilai PDRB atas dasar harga berlaku dan atas dasar harga konstan. Nilai PDRB ini tidak dipengaruhi oleh perubahan harga. Sedangkan PDRB atas dasar harga berlaku digunakan untuk melihat besar dan struktur ekonomi suatu daerah.

Pada Tahun 1998 PDRB kabupaten Bone atas dasar harga berlaku sekitar Rp.. 1.644.907,55 juta dan untuk harga konstan Rp. 772, 58 juta. Nilai PDRB tersebut pada tahun 1994, harga berlaku dan harga konstan.

Masing-masing sekitar Rp. 989.045,09 juta dan Rp. 713.483,41 juta. Dengan demikian selama kurun waktu 1994-1998 pertumbuhan nominal dan pertumbuhan riil PDRB rata-rata 20.16 % dan 2,02 % per tahun.

Jika dibandingkan dengan nilai PDRB atas dasar harga konstan pada tahun 1987, tampak bahwa nilai PRB atas dasar harga konstan 1998 mengalami penurunan, yaitu dari Rp. 821.908,17 juta menjadi Rp. 772.791,58 juta. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor : faktor yang diperkirakan paling berpengaruh adalah krisis ekonomi yang terjadi sejak pertengahan tahun 1997.



TABEL 1
PERKEMBANGAN PDRB KABUPATEN BONE
TAHUN 1995-1998

Tahun	Harga Berlaku		Harga Konstan 1993	
	Nilai (Juta Rp)	Pertumbuhan (%)	Nilai (Juta Rp.)	Pertumbuhan
1994	789.045.09	17,62	733.483,41	6,35
1995	889.698.40	12,76	757.285,91	6,14
1996	1.006,251.71	13,10	803.397,29	6,09
1997	1,107,506.82	10,06	821.908,15	2,30
1998	1,644,907,55	48,52	772.821,58	-5,98
Jumlah	5.437.409.57	102,06	3368866.34	14,9
Rata-rata	1.087.481,914	20,412	777779,268	2.98

Sumber : Dipenda Kabupaten Dati II Bone, 1999

Berdasarkan tabel diatas ,maka kita dapat mengetahui perkembangan jumlah PDRB yang dihasilkan pada daerah tingkat II Kab. Bone pada priode 1995 sampai 1998 sebagai berikut: 1994 jumlah PDRB tingkat II Kab. Bone mencapai nilai Rp. 789.045.090 dan meningkat pertumbuhan sebesar 17, 36 % berdasarkan harga berlalu, sedangkan untuk harga konstannya jumlah PDRB Kab. Bone mencapai jumlah sebesar Rp. 1733.483. 410 dengan tingkat pertumbuhan sebesar 6,35% .

Ditahun 1995 jumlah PDRB Kab. Bone pada harga berlaku mencapai jumlah sebesar Rp. 889.698.400 dengan tingkat pertumbuhan sebesar 12,76% hal ini berarti bahwa pada tahun 1995 nilai PDRB mengalami peningkatan sebesar Rp. 100.653.710 dan untuk harga konstannya jumlah PDRB mencapai jumlah sebesar Rp.757.285.910 dengan tingkat pertumbuhan sebesar 6,14% atau selisih.

Jumlah PDRB 1994 dan tahun 1995 pada harga konstan sebesar Rp. 23.802.500, sedangkan pada tahun 1996 jumlah PDRB daerah Kab. Bone mencapai nilai sebesar Rp. 1.006.251.710 dengan tingkat pertumbuhan 13,10% atau perbedaan nilai antara PDRB Kab. Bone 1995 dan Tahun 1996 mencapai nilai sebesar Rp. 116.533.310 pada harga pertahun. Untuk harga konstan jumlah PDRB Kab. Bone mencapai nilai sebesar Rp.803.397.190 atau mengalami peningkatan sebesar Rp. 46.111.380 dengan tingkat pertumbuhan sebesar demikian pula pada tahun 1997 jumlah PDRB pada harga pertahun yang dihasilkan oleh daerah Tingkat II Bone mencapai nilai sebesar Rp. 1.107.506.870. atau meningkat sebesar Rp. 101.255.110 dari tahun lalunya dengan pertumbuhan sebesar 10,06 % sedangkan PDRB Kab. Bone pada tahun harga konstan 1998 jumlah mencapai sebesar Rp.1.644.907.550. atau mengalami peningkatan sebesar Rp. 537.400.730.

Dari tahun sebelumnya yang tingkat pertumbuhan sebesar 48,52%. Namun PDRB Kab. Bone pada harga konstan mengalami penurunan, dimana jumlah PDRB Kab. Bone pada harga konstan mencapai jumlah sebesar Rp.

772,821,580. dengan demikian maka pada tahun 1998 jumlah PDRB daerah ini pada harga konstan menurun sebesar Rp. 49.066. 570. dengan tingkat pertumbuhan sebesar $-5,98\%$ dari tahun sebelumnya dan berdasarkan pada penjelasan diatas.

Maka dapat kita simpulkan bahwa jumlah PDRB Kab. Bone pada harga pertahun mengalami peningkatan setiap tahunnya, hal ini dapat dilihat pertahun 1994 jumlah PDRB Tingkat II Kab. Bone Rp. 789. 045.090 pada tahun 1998 jumlah PDRB dari ini mencapai nilai sebesar Rp. 1. 644.907 dengan demikian, maka PDRB yang dihasilkan oleh Daerah Tingkat II Bone sebesar $20,412\%$ atau tingkat perkembangan PDRB setiap tahunnya sebesar Rp. 1.087. 481.1914.

Sedangkan PDRB pada harga konstan Kab. Bone 1994 mencapai sebesar Rp. 733. 483. 410 dan pada tahun 1998 jumlahnya mencapai sebesar Rp. 772. 821. 580 hal ini berarti untuk PDRB pada harga konstan di Kabupaten Bone rata –rata setiap tahunnya mengalami peningkatan PDRB sektor non pertanian atas dasar harga yang pertahun dirinci menurut sektor pada periode 1994 sampai 1998, maka hal ini dapat kita ketahui tabel 2 tersebut.

772,821,580. dengan demikian maka pada tahun 1998 jumlah PDRB daerah ini pada harga konstan menurun sebesar Rp. 49.066. 570. dengan tingkat pertumbuhan sebesar -5,98% dari tahun sebelumnya dan berdasarkan pada penjelasan diatas.

Maka dapat kita simpulkan bahwa jumlah PDRB Kab. Bone pada harga pertahun mengalami peningkatan setiap tahunnya, hal ini dapat dilihat pertahun 1994 jumlah PDRB Tingkat II Kab. Bone Rp. 789. 045.090 pada tahun 1998 jumlah PDRB dari ini mencapai nilai sebesar Rp. 1 644.907 dengan demikian, maka PDRB yang dihasilkan oleh Daerah Tingkat II Bone sebesar 20,412 % atau tingkat perkembangan PDRB setiap tahunnya sebesar Rp. 1.087. 481.1914.

Sedangkan PDRB pada harga konstan Kab. Bone 1994 mencapai sebesar Rp. 733. 483. 410 dan pada tahun 1998 jumlahnya mencapai sebesar Rp. 772. 821. 580 hal ini berarti untuk PDRB pada harga konstan di Kabupaten Bone rata -rata setiap tahunnya mengalami peningkatan PDRB sektor non pertanian atas dasar harga yang pertahun dirinci menurut sektor pada periode 1994 sampai 1998, maka hal ini dapat kita ketahui tabel 2 tersebut.

TABEL 2
PERKEMBANGAN PDRB 9 SEKTOR ATAS DASAR HARGA BERLAKU DIRINCI
MENURUT SUB SEKTOR TAHUN 1994-1998

Sektor	(Jutaan Rupiah)				
	1994	1995	1996	1997	1998
Pertanian	502.456,01	562.116,00	631.418,56	690.799,86	1.083.288,03
Penggalian	3.629,14	4.097,11	4.676,72	5.118,02	5.450,98
Indus. Pengolahan	64.501,71	76.605,87	87.561,07	87.069,00	136.161,22
Listrik dan air	3.106,00	3.516,69	4.548,32	4.844,36	8.435,67
Bangunan	30.273,77	32.944,16,71	37.851,29	43.173,07	54.136,74
Pedagangan	63.132,60	71.209,64	81.464,49	91.835,22	137.320.505,
Angk&Komunikasi	25.510,88	29.287,43	32.838,09	37.034,573	53.241,14
Bank& lemb. Keu.	27.022,44	30.541,56	35.172,12	9.734,75	58.659,95
Jasa-jasa	69.412,54	78.869,94	90.750,05	97.633,22	106.600,63
Jumlah	789.045,09	889.698,40	1.006.251,7	1.107.506,82	1.644.907,57

Sumber : Dipenda Kabupaten Data II Bone, 1999

Pesatnya perkembangan sektor pertanian selama kurun waktu 1994-1998 ditopang oleh sub sektor tanaman bahan makanan yang mendoininasi pembentukan PDRB pada sektor pertanian, tumbuh sekitar 39,91 % pada tahun 1998 jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya.

Sementara itu perkembangan sektor non pertanian terutama didukung oleh sektor Industri pengelolaan dan sektor perdagangan yang tumbuh masing-masing sekitar 40,58 % dan 49,53 % pada tahun 1998 dibandingkan dengan tahun 1997.

Tampaknya sektor pertanian tumbuh relatif lebih cepat daripada sektor non pertanian dengan rata-rata pertumbuhan nominal masing-masing 21,17% dan 18,32% pertahun selama tahun 1994-1998.

Pesatnya perkembangan sektor pertanian selama kurung waktu 1994-1998 ditopang oleh sub sektor tanaman bahan makanan yang mendominasi, pembentukan PDRB pada sektor pertanian tumbuh sekitar 39,91 pada tahun 1998 jika dibandingkan tahun sebelumnya. sementara itu perkembangan sub sektor non pertanian terutama didukung oleh sektor industri pengolahan dan sektor perdagangan yang tumbuh masing-masing 40,58% dan 49,53% pada tahun 1998 dibanding dengan tahun 1997.

Kalau kita perhatikan peranan sektor ekonomi non pertanian pada tahun 1998, tampak masih rata-rata 10% dari total PDRB. sektor industri pengolahan yang diharapkan menjadi motor penggerak laju pertumbuhan ekonomi peranannya masih sekitar 8,30% menyusul sektor perdagangan hotel dan restoran dengan peranan sekitar 8,35%, sektor jasa-jasa sekitar 6,50%

Sementara itu ada beberapa sektor yang peranannya kurang dari 5% bahkan kurang dari 1%. sektor tersebut adalah sektor bangunan, sektor lembaga keuangan dan sektor angkutan dan komunikasi.

TABEL 3

PERTUMBUHAN NOMINAL PDRB SEKTOR NON PERTANIAN ATAS DASAR
HARGA BERLAKU TAHUN 1994-1998 (5)

Sektor	Tahun				
	1994	1995	1996	1997	1998
Penggalian	8,64	12,89	15,10	15,10	20,08
Industri Pengolahan	19,14	14,30	14,30	10,85	40,58
Listrik dan Air	18,31	29,34	29,34	6,51	74,13
Bangunan	4,63	14,83	14,83	14,17	25,39
Perdagangan	13,19	13,59	13,59	12,73	46,53
Angkutan dan komunikasi	15,66	12,12	12,78	12,78	43,76
Bank dan Lem. Keuangan	12,09	15,16	12,97	12,97	47,63
Jasa-jasa	9,28	15,05	7,60	7,60	9,49
Non Pertanian	12,48	15,68	14,76	12,12	36,86

Sumber : Dipekde Kabupaten Dati II Bone, 1999.

4.2. Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi dapat dilihat dari perkembangan PDRB yang berhasil diciptakan pada tahun tertentu dibandingkan dengan PDRB tahun sebelumnya. PDRB merupakan nilai dari seluruh barang dan jasa yang diproduksi dalam jangka waktu satu tahun di suatu wilayah tertentu tanpa

membedakan kepemilikan faktor-faktor produksi yang digunakan dalam proses produksi tersebut.

Seperti telah disebutkan pada uraian sebelumnya bahwa penghitungan PDRB disajikan dalam dua versi penilaian, pertama atas dasar harga berlaku yaitu apabila semua produksi barang dan jasa yang dihasilkan dinilai berdasarkan harga pada tahun yang bersangkutan; kedua atas dasar harga konstan yaitu apabila semua produksi barang dan jasa yang dihasilkan dinilai dengan harga pada tahun tertentu yang dipilih sebagai tahun dasar, dalam hal ini yang dipilih sebagai tahun dasar adalah tahun 1993. Nilai PDRB atas dasar harga konstan digunakan untuk mengukur pertumbuhan ekonomi, karena nilai PDRB ini tidak dipengaruhi oleh perubahan harga.

PDRB tahun 1998 kabupaten Bone atas dasar harga konstan 1993 sekitar Rp. 772.791,58 juta. Jika dibandingkan dengan tahun 1997, pertumbuhan ekonomi yang dicapai pada tahun 1998 turun sekitar (5,98%). Angka pertumbuhan ini jauh lebih rendah dibandingkan dengan pertumbuhan ekonomi beberapa tahun sebelumnya. Dalam kurun waktu 1994-1998, pertumbuhan tertinggi dicapai pada tahun 1994, sekitar 6,25%. Pada tahun 1995 dan tahun 1996 perekonomian daerah masing-masing tumbuh sekitar 6,14 % dan 6,09%. Selanjutnya karena pada tahun 1997 terjadi kemarau panjang, mengakibatkan produksi beberapa komoditas andalan sektor.

TABEL 4
PERTUMBUHAN PDRB SEKTOR NON PERTANIAN ATAS DASAR HARGA
KONSTAN 1983 TAHUN 1994-1998

Sektor	Tahun				
	1994	1995	1996	1997	1998
Penggalian	3,90	7,21	9,88	0,52	(23,63)
Industri Pengolahan	4,12	9,73	9,71	6,81	0,99
Listrik dan Air	24,61	5,10	24,72	4,15	38,12
Bangunan	4,60	7,64	8,87	8,49	(14,19)
Perdagangan	7,65	7,17	8,58	5,50	(4,12)
Angkutan dan Komunikasi	9,67	9,67	8,56	7,08	(6,74)
Bank dan Lem. Keuangan	3,95	6,23	8,81	5,03	(1,18)
Jasa-jasa	8,98	7,37	6,18	186,00	(13,20)

Sumber : Dipekda Kabupaten Dati II Bone, 1999

Pada tahun 1998 hampir semua sektor ekonomi mengalami pertumbuhan yang negatif, hanya ada dua sektor yang mengalami pertumbuhan positif jika dibandingkan dengan tahun 1997 yaitu sektor industri 38,12%. Tujuh sektor lainnya mengalami pertumbuhan yang negatif. Dari tujuh sektor tersebut, pertumbuhan terendah terjadi pada sektor jasa sekitar 13,2%. Pembentukan total PDRB Bone relatif kecil jika dibandingkan dengan peranan sektor lain, yaitu kurang dari 10 %. tumbuh sekitar negatif

5,56 % meskipun bukan merupakan sektor yang memiliki pertumbuhan terendah tetapi peranannya terhadap pembentukan PDRB Bone hampir 60%, maka sektor inilah yang menjadi penyebab utama rendahnya pertumbuhan ekonomi kabupaten Bone tahun 1998.

4.3. Struktur Ekonomi

Perkembangan struktur ekonomi Kabupaten Bone selama kurun waktu 1994-1998 dapat dilihat dari dua sisi yaitu : berdasarkan distribusi PDRB menurut sektor ekonomi atas dasar harga berlaku dan atas dasar harga konstan. Meningkatnya kontribusi sektor pertanian ditengah terjadinya krisis ekonomi menunjukkan bahwa sektor tersebut lebih mampu bertahan menghadapi badai krisis dibandingkan dengan sektor non pertanian, atau setidaknya walaupun sektor pertanian ikut terpuruk tapi tidak seburuk dengan sektor lainnya.

Meskipun peranan sektor pertanian selama periode tahun 1994-1997 cenderung menurun akan tetapi belum merubah posisinya sebagai pemegang kontribusi terbesar terhadap pembentukan PDRB daerah ini. Hal ini berarti bahwa struktur ekonomi Kabupaten Bone sampai saat ini masih sangat didominasi oleh sektor pertanian. Pada bagian ini akan dilihat dari sisi distribusi PDRB atas dasar harga berlaku seperti yang disajikan pada tabel 6.

TABEL 5

DISTRIBUSI PDRB KABUPATEN BONE MENURUT SEKTOR EKONOMI ATAS

DASAR HARGA BERLAKU TAHUN 1994-1998 (%)

Sektor	Tahun				
	1994	1995	1996	1997	1998
Pertanian	63,68	63,18	62,75	62,37	65,86
Penggalian	0,46	0,46	0,46	0,49	0,39
Industri Pengolahan	8,17	8,61	8,70	8,76	8,31
Listrik dan Air	0,39	0,40	0,45	0,44	0,51
Bangunan	3,84	3,70	3,76	3,90	3,29
Perdagangan	8,00	8,06	8,10	8,29	8,35
Angkutan dan Komunikasi	3,23	2,29	3,34	3,34	3,24
Bank dan Lem. Keuangan	3,43	3,43	3,50	3,59	3,57
Jasa-jasa	8,80	8,86	9,02	8,82	6,50
PDRB	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Sumber : Dipenda Kabupaten Dati II Bone, 1999

Dari tabel 5 tersebut bahwa kontribusi sektor pertanian terhadap total PDRB atas dasar harga berlaku selama tahun 1994-1997 cenderung menurun dari sekitar 63% menjadi 62%. Akan tetapi pada tahun 1998 kontribusi tersebut cenderung meningkat jika dibandingkan dengan beberapa tahun sebelumnya sekitar 65,86%. Meskipun peranan sektor pertanian selama

periode tahun 1994-1997 cenderung menurun akan tetapi belum merubah posisinya sebagai pemegang kontribusi terbesar terhadap pembentukan PDRB daerah ini. Hal ini berarti bahwa struktur ekonomi Kabupaten Bone sampai saat ini masih sangat didominasi oleh sektor pertanian

Kalau kita perhatikan peranan sektor ekonomi non pertanian pada tahun 1998, tampak masih rata-rata dibawah 10% dari total PDRB. Sektor industri pengolahan yang diharapkan menjadi motor penggerak laju pertumbuhan ekonomi peranannya masih sekitar 8,30%, menyusul sektor perdagangan hotel dan restoran dengan peranan sekitar 8,30%, sektor jasa-jasa sekitar 6,50%. Sementara itu, ada beberapa sektor yang peranannya masih kurang dari 5% bahkan kurang dari 1%. Sektor-sektor tersebut adalah sektor bangunan, sektor lembaga keuangan dan sektor angkutan & komunikasi dengan peranan masing-masing sekitar 3,29%, 3,57% dan 3,24% terhadap PDRB Kabupaten Bone. Selanjutnya peranan sektor pertambangan/penggalan dan sektor listrik gas & air bersih masing-masing sekitar 0,39% dan 0,51%.

4.4. PDRB Per Kapita

Nilai DPRB atas dasar harga berlaku apabila dibagi dengan jumlah penduduk pertengahan tahun diperoleh PDRB per kapita. PDRB per kapita merupakan salah satu indikator yang digunakan untuk mengukur tingkat kesejahteraan masyarakat. Namun demikian nilai PDRB per kapita tersebut belum menggambarkan pendapatan penduduk secara nyata, karena angka ini

hanya merupakan nilai rata-rata, karena ini hanya merupakan nilai rata-rata. Nilai PDRB dan PDRN per kapita disajikan pada tabel 9.

TABEL 6

PDRB PERKAPITA DAN PDRN PERKAPITA HARGA BERLAKU KABUPATEN BONE
TAHUN 1994-1998

Tahun	PDRB PER KAPITA	PDRN PER KAPITA
1994	12.854.040	1.186.086
1995	1.448.313	1.334.790
1996	1.636.110	1.510.533
1997	1.800.206	1.622.173
1998	2.670.55	2.468.421

Sumber : Dipenda Kabupaten Dati II Bone, 1999

Bila dibandingkan dengan tahun 1997, PDRB per kapita Kabupaten Bone pada tahun 1998 meningkat tajam yaitu dari Rp. 1.800.206 menjadi sekitar Rp. 2.670.955 atau naik 48,37 %. Peningkatan yang cukup tajam ini bukan merupakan peningkatan produksi secara nyata akan tetapi lebih disebabkan oleh melonjaknya harga yang cukup tinggi dari berbagai komoditas ekspor. Hal ini dibuktikan oleh turunya PDRB per kapita harga konstan dari Rp. 1.335.978, tahun 1997 menjadi Rp. 1.254.837, tahun 1998 atau turun sekitar 6,07 %.

4.5. Perkembangan PDRB Kabupaten Bone

Berdasarkan dari perkembangan pembangunan ekonomi yang dilakukan di Kabupaten Bone terutama pada sembilan sektor yang ada maka, Kabupaten Bone relatif lambat selama tahun 1994-1998. Hal ini dapat dilihat dari besarnya penerimaan PDRB Kabupaten Bone.

Faktor yang diperkirakan paling berpengaruh adalah krisis ekonomi yang terjadi sejak pertengahan tahun 1997, menyebabkan lonjakan harga berbagai kondisi yang cukup tinggi sehingga mengakibatkan daya beli masyarakat terhadap berbagai sarana produksi sangat lemah.

Hal ini menunjukkan bahwa pada tahun 1998 terjadi kenaikan harga yang cukup tinggi, sebagai implikasi krisis ekonomi yang berkelanjutan yang terjadi sejak pertengahan tahun 1997 sampai sekarang.

Untuk mengetahui perkembangan PDRB Kabupaten Bone pada periode 1994-1998, maka hal ini dapat dilihat pada tabel 10 dibawah ini sebagai berikut :

Penyajian data pada tabel 10 ini berbeda dengan data pada tabel I hal 29 dari sumber yang sama (Dipenda Kab. Bone)

TABEL 7
 PERKEMBANGAN PDRB KABUPATEN BONE
 PERIODE TAHUN 1994-1998

Tahun	PDRB Bone (Rupiah)	Pertumbuhan
1994	769.045.000	-
1995	889.698.400	12,76
1996	1.006.251.710	13,10
1997	1.107.506.820	10,06
1998	1.644.907.550	48,52

Sumber : Dipenda Kabupaten Bone, 1999

4.6. Analisis Pengolahan Sub Sektor Transportasi

Transportasi atau pengangkutan merupakan salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah khususnya di Kabupaten Bone. Dalam pelaksanaannya pemungutan pajak kendaraan bermotor merupakan satuan yang tak kalah pentingnya dalam penerimaan di sektor distribusi lain. Mekanisme pemungutan retribusi dengan penyediaan Tanda Pembayaran Retribusi (TPR) melalui Dinas Pendapatan Daerah Tingkat II Bone. Sedangkan pajak kendaraan dibayar melalui samsat.

Pemungutan tarif retribusi dan pajak sesuai dengan keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 82 tahun 1990 pasal 8 tentang retribusi terminal

angkutan penumpang dinyatakan bahwa besarnya pungutan retribusi di setiap terminal untuk sekali masuk ditetapkan sebagai berikut :

- a. Kendaraan bis cepat Rp. 600
- b. Kendaraan bis lambat Rp. 300
- c. Kendaraan non bis antat kota Rp. 200
- d. Kendaraan bis dalam kota Rp. 150
- e. Kendaraan non bis dalam kota setinggi-tingginya Rp.100

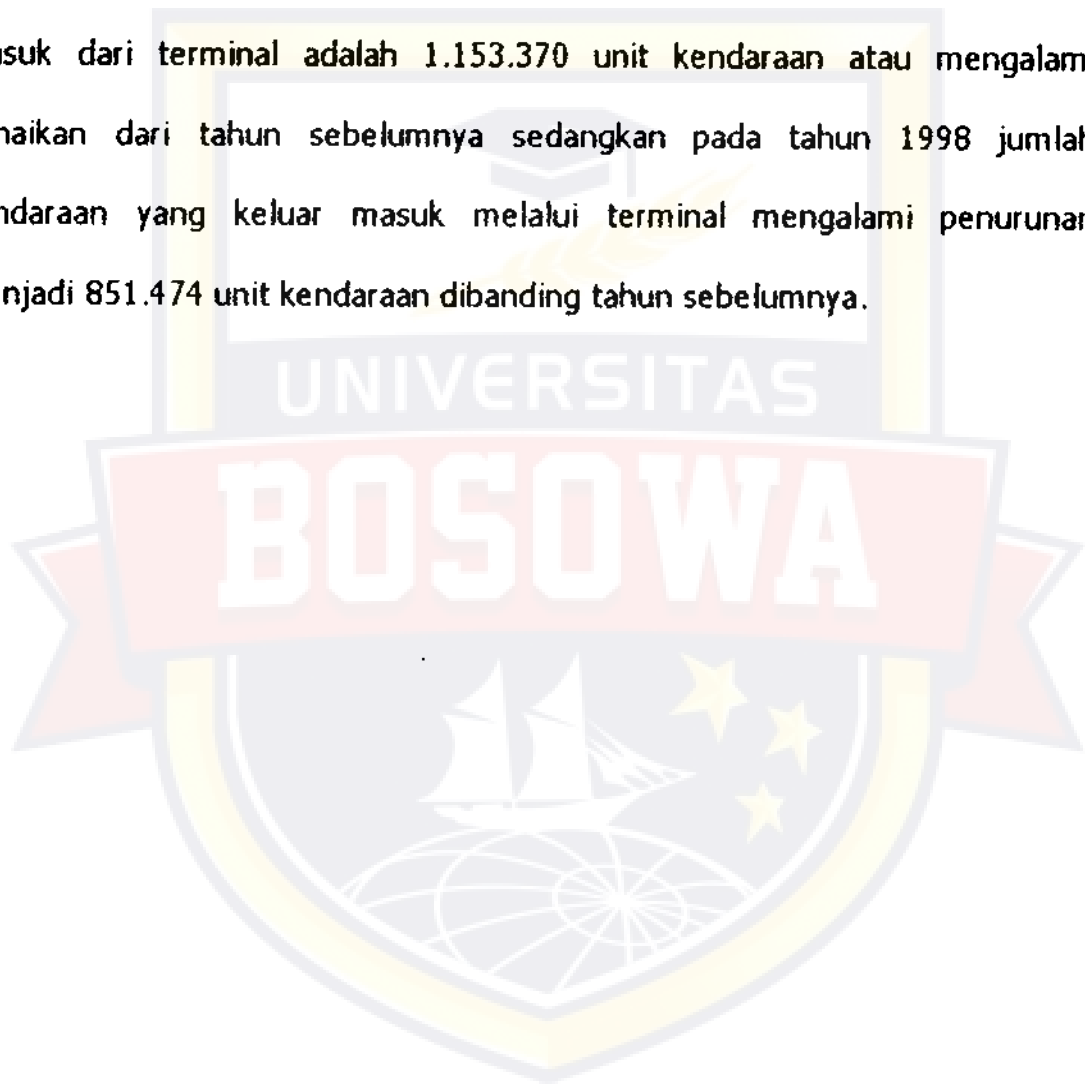
Adapun prosedur dan pelaporan retribusi dari Kabupaten daerah Tingkat II Bone adalah bahwa hasil retribusi terminal yang diperoleh dilaporkan satu kali dalam dua puluh empat jam setiap hari kemudian kas daerah.

Berdasarkan pada keputusan menteri dalam negeri No. 82 tahun 1990 pasal 8 merupakan keputusan retribusi yang harus diambil pada setiap bis atau mobil yang singga di terminal dan pelaksanaan pungutan ini adalah bentuk kupon/tanda pungutan retribusi (TPR).

Setiap jenis kendaraan yang melewati terminal diwajibkan kupon pada pos pengecer TPR untuk tujuan yang ingin ditempuh. dari pemasukan TPR inilah yang dihitung sebagai sumbangan retribusi terminal terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten daerah Tingkat II Bone dan selanjutnya untuk mengetahui besarnya jumlah kendaraan yang masuk terminal Kabupaten Daerah tingkat II Bone dapat dilihat pada tabel 8.

Pada tabel tersebut, memperlihatkan banyaknya jumlah kendaraan yang keluar masuk melalui terminal Kabupaten Daerah II Bone tahun anggaran

1994-1998. Untuk tahun 1994 jumlah kendaraan yang keluar masuk adalah 750.840 unit kendaraan. Dan pada tahun 1995 jumlah kendaraan yang keluar masuk melalui terminal 1.073.640 unit kendaraan atau mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya. Kemudian tahun 1997 jumlah kendaraan yang keluar masuk dari terminal adalah 1.153.370 unit kendaraan atau mengalami kenaikan dari tahun sebelumnya sedangkan pada tahun 1998 jumlah kendaraan yang keluar masuk melalui terminal mengalami penurunan menjadi 851.474 unit kendaraan dibanding tahun sebelumnya.



TABEL 8
 JUMLAH MOBIL PENUMPANG UMUM YANG TIBA DAN BERANGKAT
 (1994-1998)

Bulan	1994 (unit)	1995 (unit)	1996 (unit)	1997 (unit)	1998 (unit)
Januari	57.230	83.220	93.550	99.500	69.990
Rebruari	57.267	83.220	86.450	94.700	56.230
Maret	52.180	83.220	80.875	89.900	71.126
April	54.400	83.220	80.875	98.500	76.517
Mei	55.680	83.220	95.200	99.700	71.582
Juni	55.650	98.220	94.250	98.250	69.124
Juli	62.900	98.220	98.750	99.950	74.150
Agustus	62.900	98.220	81.950	92.500	75.576
September	60.900	98.220	97.800	99.850	75.310
Oktober	65.875	98.220	82.870	86.700	75.190
November	79.680	98.220	87.550	98.550	59.822
Desember	86.180	98.220	93.300	100.270	76.862
Jumlah	750.842	1073.64	1073.42	1156.37	851.474

Sumber : Dipenda Kabupaten Dati II Bone,

Berdasarkan keterangan tabel 8 di atas, nampaknya kenaikan jumlah kendaraan keluar masuk terminal tidak menentu kadang mengalami kenaikan dan juga mengalami penurunan. Hal ini disebabkan karena pada tahun atau

periode tersebut banyak kendaraan yang tidak layak beroperasi dan terkadang pula karena kondisi kendaraan (mobil) yang tidak memungkinkan seperti adanya razia kendaraan (kena tilang kendaraan), surat-surat kendaraan yang tidak lengkap serta pencabutan izin trayek kendaraan dan lain-lain. jelas hal ini akan mengurangi aktivitas kendaraan yang keluar masuku melalui terminal.

Dengan melihat banyak jumlah kendaraan yang keluar masuk melalui terminal daerah Tingkat II Bone, secara tidak langsung akan mempengaruhi besarnya jumlah penerimaan retribusi terminal. Semakin banyak jumlah kendaraan yang masuk melalui terminal berarti semakin meningkat pula jumlah penerimaan retribusi terminal. Mengingat fungsi terminal yang utama bagi Kabupaten Daerah Tingkat II Bone adalah sebagai tempat pemungutan retribusi, yang mana retribusi ini dapat dijadikan salah satu sumber pendapatan daerah.

Didalam terminal angkutan darat Kabupaten daerah Tingkat II Bone, terdapat beberapa instansi pemerintah yang berhubungan dengan tugas-tugas transportasi darat, seperti pihak LLAJR, Dinas Pendapatan Daerah Tingkat II, dan kepolisian. Dengan deinikian pengemudi angkutan penumpang tidak bisa menghindari untuk membayar TPR, sehingga tanda pungutan retribusi yang ada pada dasarnya habis terjual oleh kendaraan-kendaraan angkutan penumpang. Sedangkan untuk melihat perkembangan jumlah kunjungan kapal barang, kapal penumpang (Ferry) yang mendapat

pada pelabuhan penyeberangan BajoE, maka hal ini dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

TABEL 9
JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL DI KABUPATEN BONE

PERIODE TAHUN 1994-1998

BULAN	UNIT / TAHUN				
	1994	1995	1996	1997	1998
JANUARI	213	216	212	238	241
FEBRUARI	198	208	201	209	226
MARET	197	194	198	199	227
APRIL	218	205	197	210	221
MEI	205	214	209	233	228
JUNI	200	198	213	229	221
JULI	198	220	211	245	225
AGUSTUS	221	192	198	220	197
SEPTEMBER	190	207	204	208	199
OKTOBER	198	197	210	218	206
NOVEMBER	204	210	195	198	196
DESEMBER	201	193	191	199	194
JUMLAH	2245	2454	2439	2606	2471

Sumber Data : Dিপেদা Kabupaten Dati II Bone. 1999

Berdasarkan tabel 12 di atas, dapat di ketahui kenaikan dan penurunan jumlah kunjungan kapal pada tahun 1994 jumlah kunjungan kapal di pelabuhan Bone mencapai jumlah 2295 unit, di tahun 1995 jumlah kunjungan kapal di pelabuhan Bone mengalami peningkatan sebanyak 209 unit atau mencapai jumlah sebesar 2454 unit. Kemudian pada tahun 1996 jumlah kunjungan kapal di pelabuhan Bone mencapai 2439 unit atau menurun sebesar 15 unit dari tahun sebelumnya. Dan pada tahun 1997 jumlah kunjungan kapal pelabuhan Bone mencapai 2.666 unit, hal ini berarti bahwa kunjungan kapal di pelabuhan Bone mengalami peningkatan sebesar 167 unit dari tahun sebelumnya. Sedangkan pada tahun 1998 terjadi penurunan sebesar 135 unit atau jumlah kunjungan di pelabuhan Bone hanya mencapai jumlah sebesar 2471 unit.

Terjadinya peningkatan dan penurunan ini, lebih besar dikarenakan oleh faktor cuaca yang sering kurang mendukung bagi kapal-kapal yang ingin melintasi teluk Bone terutama kapal-kapal kayu.

4.7. Analisis Pendapatan Retribusi Transportasi

Dalam pelaksanaan pemungutan retribusi Sub Sektor Transportasi di Kabupaten Bone kiranya diperlukan adanya kerja sama yang baik antara instansi agar tercipta suatu pencapaian target. Faktor kerja sama merupakan salah satu unsur yang sangat penting dan berpengaruh dalam realisasi penerimaan yang ingin di capai. Dengan demikian kerja sama ini merupakan suatu usaha dari aparat untuk meningkatkan hasil pemungutan retribusi

transportasi sehingga target yang telah ditetapkan dapat tercapai sesuai dengan yang direncanakan.

Berdasarkan pada penetapan pendapatan melalui pajak Sub Sektor Transportasi dan jumlah kendaraan bermotor yang dikemukakan sebelumnya, untuk mengetahui jumlah persentase penerimaan pada Sub Sektor Transportasi melalui retribusi yang direalisasi berdasarkan target yang ingin dicapai oleh Pemda Tingkat II Bone pada tahun 1994 sampai 1998 dapat dilihat pada tabel berikut ini.

TABEL 10
TARGET DAN REALISASI PENERIMAAN PADA SEKTOR TRANSPORTASI DAN
KOMUNIKASI DI KABUPATEN DATI II BONE TAHUN ANGGARAN
1994 S/D 1998

No.	Tahun	Target	Realisasi	Persen
1	1994	21.000.000	25.510.880	121,48
2	1995	24.000.000	29.287.430	122,03
3	1996	30.000.000	32.838.090	109,46
4	1997	32.000.000	37.034.570	115,73
5	1998	38.000.000	53.241.140	140,11

Sumber : Dipenda Kabupaten Dati II Bone, 1999

Pada tabel 10 di atas, menunjukkan bahwa pada tahun anggaran 1994 jumlah target yang ditentukan sebanyak Rp. 21.000.000 dan kenyataan

menunjukkan bahwa penerimaan dapat melampaui target yakni sebanyak Rp. 25.510.080 atau mencapai 121,48%, jadi kenaikannya sebesar Rp. 4.510.880 atau 21,48% dari total target yang telah ditetapkan yakni Rp. 24.000.000 dan realisasinya sebesar Rp. 29.287.430 atau mencapai 122,03% dari total target yang telah ditentukan. Hal ini cukup menggembirakan karena target yang ditetapkan cukup tinggi.

Selanjutnya pada tahun 1996 menunjukkan angka yang meningkat pula, dimana target yang telah ditentukan yakni sebesar Rp. 30.000.000 sedang realisasi penerimaan mencapai Rp. 32.838.090 atau mencapai 109,46% peningkatannya adalah Rp. 2.838.090 atau sebesar 8,87 % dari total target yang ditentukan. Begitu pula pada tahun 1997 juga mengalami penurunan dari target yang ditetapkan yakni sebesar Rp. 32.000.000 sedangkan realisasinya sebesar Rp. 37.034.570 atau 109,46 % dan peningkatannya sebesar Rp.5.034.570 atau 13,59%, ini berarti dari tahun 1996 dan 1997 realisasi retribusi terminal dapat mencapai target yang ditetapkan sebesar Rp. 38.000.000 dan realisasi penerimaannya sebesar Rp. 53.241.140 atau tahun 141,11 %, jadi kenaikannya sebesar Rp.15.241.140 atau sebesar 40,11 % dari total target yang telah ditetapkan. Selanjutnya dapat dilihat pada tabel 15 berikut.

Berdasarkan pada tabel 15 menunjukkan bahwa pada peningkatan penerimaan pajak kendaraan di Kabupaten Bone pada tahun anggaran 1994 mencapai Rp. 21.000.000 kemudian pada anggaran 1995 realisasi penerimaan

mengalami peningkatan dengan melampaui realisasi tahun yaitu Rp.29.287.430 atau meningkat 22,03 % selanjutnya pada tahun anggaran 1996 realisasi penerimaannya juga mengalami peningkatan yaitu Rp. 32.838.090 atau meningkat 12,12 % dari total penerimaan tahun lalu. Peningkatan yaitu Rp. 37.034.570 atau meningkat sekitar 12,78% dan pada tahun 1998 kembali mengalami penurunan yaitu menjadi Rp. 53.241.140 atau meningkat 43,76 % dari total penerimaan tahun lalu.

Sedangkan untuk mengetahui penerimaan pajak pada sub sektor transportasi dan sub sektor komunikasi di Kab. Bone periode tahun 1994-1998, maka hal ini dapat dilihat dibawah ini.

TABEL 11
PERBANDINGAN TINGKAT PENERIMAAN PADA SUB SEKTOR TRANSPORTASI
DAN SUB SEKTOR KOMUNIKASI DI KAB. BONE TAHUN ANGGARAN
1994-1998

Tahun	Transportasi (Rp.)	Pertumbuhan	Komunikasi	Pertumbuhan
1994	23.310.680	-	2.200.200	-
1995	26.436.780	13,41	2.850.650	29,56
1996	29.422.100	11,29	3.145.990	19,83
1997	33.048.170	12,47	3.950.400	15,64
1999	49.027.640	48,19	4.213.500	6,66

Sumber data : Dipenda kab. Bone.

Berdasarkan tabel 11 di atas, dapatlah kita ketahui perkembangan penerimaan sub sektor transportasi dan sub sektor komunikasi, dimana pada tahun 1994 untuk sektor transportasi mencapai nilai sebesar Rp. 49.027.640 ini berarti pada sub sektor ini mengalami peningkatan sebesar 22,06% setiap tahunnya. Sedangkan untuk sektor komunikasi pada tahun 1994 mencapai nilai sebesar Rp. 2.200.000 dan pada tahun 1998 mengalami peningkatan mencapai nilai sebesar Rp. 4.213.500 atau rata-rata mengalami peningkatan sebesar 14,3% setiap tahunnya.

TABEL 12

REALISASI PENERIMAAN SEKTOR TRANSPORTASI DAN KOMUNIKASI DAERAH
TINGKAT II BONE TAHUN ANGGARAN 1994/1998

No.	Tahun Anggaran	Realisasi (Rp)	Peningkatam (%)
1.	1994	25.510.880	-
2.	1995	29.287.430	14.80%
3.	1886	32.838.090	12.12%
4.	1997	37.034.570	12.78 %
5.	1998	53.241.140	43.76%

Sumber data : Data sekunder yang diolah kembali

4.8. Analisis Perkembangan PDRB

Perkembangan perekonomian suatu daerah tergantung pada sumber daya maupun potensi yang dimiliki suatu daerah, seperti halnya

pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Kabupaten Bone dapat dikembangkan dengan baik dengan adanya pembinaan dan penyuluhan dari pemerintah daerah Tingkat II Bone. Hal ini dapat dibuktikan dengan perkembangan Produk Domestik Regional Bruto.

Untuk mengetahui perkembangan PDRB, maka dapat dilihat pada tabel berikut :

TABEL 13

DAFTAR PERBANDINGAN PENINGKATAN PENERIMAAN DI KABUPATEN
DAERAH TINGKAT II BONE TAHUN ANGGARAN 1994/1998

Tahun	PDRB (RP)	Realisasi (Rp)	Peningkatan (%)
1994	789.045.000	-	-
1995	889.689.400	400.635.310	12,76%
1886	1.006.251.710	116.553.310	13,10%
1997	1.107.506.820	101.255.110	10,06 %
1998	1.644.907.550	537.400.730	48,52%
Total	5.437.429.570	855.862.460	4,44
rata-rata	1.359.352.393	213.965.615	1,11

Sumber data : Pemerintah Daerah Tingkat II Bone 1990

Berdasarkan tabel 13 tersebut, maka dapat dilihat bahwa produk Domestik Regional Bruto dapat meningkat dari tahun ke tahun yaitu pada tahun 1994 jumlah PDRB Kabupaten Bone sebesar Rp. 789.045,09 juta.

Pada tahun 1995 PDRB sebesar Rp. 889.698,40 juta dengan peningkatan sebesar Rp. 910.653,31 juta atau 12,76% dari tahun sebelumnya. Pada tahun 1996 jumlah PDRB sebesar Rp. 1.006.251,710 dengan peningkatan Rp. 116.553.310 juta atau 13,10% dan pada tahun 1997 jumlah PDRB sebesar Rp. 1.107.506,82 juta dengan peningkatan Rp.101.255,10 juta atau meningkat 10,06 % dan pada tahun 1998 jumlah PDRB sebesar Rp. 1.644.907.550 atau meningkat sebesar 537.400.730 atau meningkat 45,52 %

4.9. Analisis Kontribusi Sub Sektor Transportasi Terhadap PDRB

Kab. Bone

Untuk memberikan gambaran mengenai kontribusi sub sektor transportasi terhadap Kab. Bone berdasarkan data yang diperoleh dan diolah menggunakan alat di bawah :

$$SJ : \frac{YJ}{Y} \times 100 \%$$

Berdasarkan alat analisis di atas maka dapat di hitung besarnya kontribusi sub sektor transportasi terhadap PDRB Kab. Bone sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Tahun 1994} &= \frac{23.310.680}{789.045,090} \times 100\% \\ &= 0,295 \\ &= 2,95 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tahun 1995} &= \frac{26.436.780}{889,698.400} \times 100\% \\ &= 0,0297 \\ &= 2,97\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tahun 1996} &= \frac{29.422.100}{1.006.251.710} \times 100 \% \\ &= 0,0292 \\ &= 2,92 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tahun 1997} &= \frac{33.048.170}{1.107.506.820} \times 100\% \\ &= 0,0299 \\ &= 2,99\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tahun 1998} &= \frac{49.027.640}{1.644.907.550} \times 100\% \\ &= 0,0298 \\ &= 2,98 \% \end{aligned}$$

Untuk lebih jelasnya , maka hal ini dapat dilihat pada bentuk tabel dibawah ini :

TABEL 14

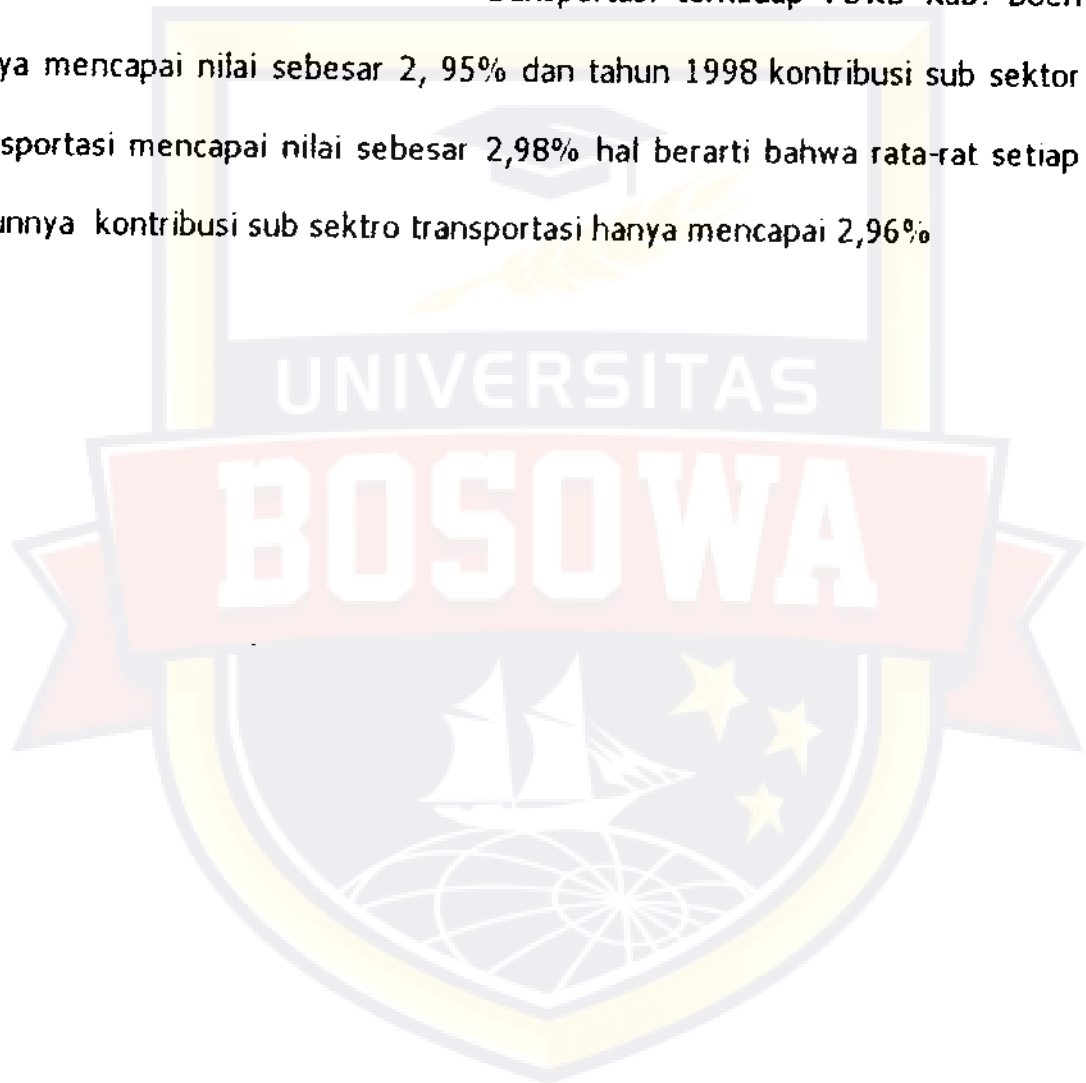
SUMBANGAN SUB SEKTOR TRANSPORTASI TERHADAP PDRB KAB. BONE
TAHUN ANGGARAN 1994-1998

Tahun Anggaran	Sektor Transportasi (Rp)	PDRB (Rp)	Persentase %
1994	23.310.600	789.045.090	2,95%
1995	29.436.780	889.698.400	2,97%
1996	32.838.090	1.006.251.710	2,92 %
1997	37.034.570	1.107.506.820	2,99 %
1998	53.241.140	1.644.907.550	2,98 %

Sumber data : Dipenda Kab. Bone

Berdasarkan tabel 14 di atas, nampak bahwa sub sektor transportasi kontribusinya sangat kecil terhadap PDRB Kab. Bone hal terlihat pada tahun 1994 sumbangan sub sektor transportasi pada PDRB Kab. Bone sebesar 2,97% atau hanya mengalami peningkatan sebesar Rp. 3.126.180 dibanding pada tahun 1994 selanjutnya pada tahun 1996 kontribusi sub sektor transportasi terhadap PDRB Kab. Bone sebesar 2,92% atau mengalami peningkatan sebesar Rp.2.985.320 sedangkan pada tahun 1997 kontribusi sub sektor transportasi terhadap PDRB Kab. Bone mencapai nilai sebesar 2,99% atau mengalami peningkatan sebesar Rp. 3.626.070 demikian pada tahun 1998 kontribusi sub sektro transportasi pada PDRB daerah ini hanya mencapai nilai sebesar 2,98% atau mengalami peningkatan sebesar Rp. 15.

797. 470. dari tahun sebelumnya berdasarkan penjelasan diatas , maka dapat kita mengambil kesimpulan bahwa sumbangan sub sektor transportasi terhadap PDRB Kab. Bone sangat kecil hal ini dapat diketahui bahwa pada tahun 1994 kontribusi sub sektor transportasi terhadap PDRB Kab. Boen hanya mencapai nilai sebesar 2, 95% dan tahun 1998 kontribusi sub sektor transportasi mencapai nilai sebesar 2,98% hal berarti bahwa rata-rat setiap tahunnya kontribusi sub sektro transportasi hanya mencapai 2,96%



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

1. Perkembangan jumlah Produk Domestik Regional Bruto daerah tingkat II Bone cukup besar dan mengalami peningkatan dari tahun ketahun hal ini dapat diketahui berdasarkan data tabel 1 dimana pada tahun 1994 jumlah PDRB Kab. Bone sebesar Rp.798.045. 090. dan pada tahun 1998 mencapai sebesar Rp. 1.644. 907. 550. dengan demikian setiap tahunnya PDRB Kab. Bone mengalami peningkatan sebesar 21,69% pertahun.
2. Perkembangan pendapatan sub sektor transportasi juga mengalami peningkatan dari tahun ketahun dimana pada tahun 1994 jumlah penerimaan pemerintah pada sektor ini mencapai nilai sebesar Rp. 23.310.600 dan pada tahun 1998 terjadi peningkatan penerimaan pada sub sektor transportasi hingga mencapai nilai sebesar Rp. 49.027.640 atau penerimaan pemerintah pada sektor ini mencapai rata-rata mengalami peningkatan sebesar 22,06 % setiap tahunnya
3. Kontribusi Sub sektor Transportasi terhadap Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Bone dari tahun anggaran 1994 sampai dengan 1998 sangat kecil hanya mencapai rata-rata sebesar 2,96% jadi hipotesa yang di ajukan tidak terbukti.

5.2 Saran

- Dalam rangka peningkatan pendapatan sub sektor transportasi sebagai salah satu sumber yang dapat menunjang proses pembangunan, maka sarana dan prasarana harus diperhatikan bahkan kalau perlu dibangun fasilitas yang memadai dalam pelayanan arus penumpang dan fasilitas keamanan pengunjung.
- Para masyarakat harus diberi pengertian tentang kesadaran untuk memanfaatkan fasilitas transportasi dengan baik sehingga pengguna sarana transportasi dapat memberikan suasana yang aman dan adapat memperlancar aktifitas sehari-hari.
- Dari segi personil yang mendukung operasional dari pada sarana dan prasarana keamanan pengguna jasa transportasi yang ada seharusnya dilakukan pula pembinaan dan dilakukan penjagaan terhadap seluruh fasilitas yang ada bahkan seharusnya ditingkatkan lagi pengadaannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Soetisna, MD. 1985. *Manajemen Pengangkutan*, Bandung, Penerbit Alumni)
- Dipenda, DILAJR. LLAL. 1994 *Kabupaten Bone dalam angka : BPS Sulawesi Selatan*.
- Dipenda, LLAJR. LLAL., Organda, 1998. *Kabupaten Bone dalam angka : BPS Sulawesi Selatan*.
- Anonim, 1993. *Undang-undang Lalulintas Angkutan Jalan*, Dinas LLAJR.
- Horne. Jemes C. Van 1985. *Financial Management and Policy*. Printice Hall Of India Private Limited.
- Mulyadi. 1981. *Akuntansi Biaya: Penentuan Harga Pokok Pengendalian Biaya*. Edisi 3, Yogyakarta, bagian Penerbit Universitas Gajah Mada.
- Ruru H.F 1991. *Bahan Kuliah Ekonomi Pengangkutan*, FE-UH Ujung Pandang.
- Reksodiprojo, T, Sukanto, Handoko, Hani, Siswanto 1984, *Kebijaksanaan Perusahaan (Konsep dasar dan studi kasus)*, (edisi pertama, Yogyakarta, penerbit BPEF).
- Salim Abbas, 1993, *Manajemen Pengangkutan*, Penerbit BPEF, Yogyakarta.
- Siregar, Muktaruddin, 1983. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, Jakarta; Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Suriyono, R.A. 1982. *Akuntansi Biaya, Perencanaan dan Pengendalian Biaya Serta Data Relevan, Pembuatan Keputusan*, (Edisi I, Yokyakarta; BPEF).
- Garisson, Ray H. 1982. *Akuntansi Manajemen*. (Buku Satu Edisi Ketiga) Bussines Publination, Inc.