

POTENSI PENERIMAAN RETRIBUSI SEKTOR PERHUBUNGAN DI KOTA TARAKAN

R. Pramono Soedomo *)

Pusat Kebijakan APBN, Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan RI
Jalan Lapangan Banteng Jakarta Pusat

ABSTRACT

The city government of Tarakan apply 15 types of local charges associated with the communications sector. For local tax there is only one type of Parking Tax for retribution while entirely associated with the communications sector. Levy is a levy referred to the edge of a public street parking, vehicle inspection charges, levies feasibility of the ship, terminal fees, special levies parking, port service charges, levies fit into Tenggayu II port, making the hull of retribution, retribution fits into the port subscription, levy out port-laden vehicles, vehicles transporting port charges, port facilities services levies, charges and levies route permit road transport permits.

The survey shows that out of 14 kinds of levies, eight species is directly related to activities at the port. The result has succeeded in increasing local revenues from the beginning in 2003 only amounted to Rp855, 6 million to Rp1.465 million in 2009. But on the other hand the number of charges that carried a negative connotation in the port of economic activity because it resulted in a high cost which is feared could hinder local economic development. For it is necessary to develop instruments which can encourage the growth of the communications sector in order to improve the function or role the sector on the economy at the same time contributing to PAD City of Tarakan. We recommend that local governments need policies to reduce the levies at the port that is not necessary. This study analyzed using descriptive statistical approach.

Keywords: *Transportation Sector levied, levied at the Port Tenggayu II, PAD Tarakan City*

PENDAHULUAN

Sektor perhubungan merupakan sektor penting dalam pembangunan ekonomi. Sektor perhubungan menyediakan jasa transportasi yang mengakibatkan perpindahan orang dan barang. Joko Suryanto dalam penelitiannya menyatakan bahwa kegiatan ekonomi, khususnya yang menyangkut distribusi barang dan jasa memiliki keterkaitan dengan sarana dan prasarana transportasi. Menurutnya, perkembangan sarana dan prasarana penunjang jasa transportasi dalam suatu daerah sangat tergantung dari aspek *supply* maupun *demand* dari barang dan manusia. Artinya apabila terjadi peningkatan mobilitas barang dan manusia maka kebutuhan akan jasa transportasi suatu daerah akan meningkat pula. Lebih lanjut dinyatakan bahwa untuk mengkaitkan kondisi jasa transportasi dengan proses pembangunan yang terjadi di kota Tarakan digunakan indikator PDRB daerah. Hal ini menunjukkan bahwa sektor transportasi memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan sektoral sebagaimana yang tercermin dalam PDRB.

Dengan demikian transportasi tidak saja penunjang, penggerak dan pendorong serta berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Peranan transportasi adalah melayani mobilitas, baik mobilitas manusia dan komoditi yang

diperdagangkan, dari satu tempat ke tempat lainnya. Transportasi merupakan sektor yang cukup kompleks. Menurut Deweplano (2010), beberapa aktifitas yang termasuk dalam sektor transportasi adalah transportasi darat (angkutan kereta api, lalu lintas angkutan jalan, dan angkutan sungai danau serta penyeberangan), transportasi laut, transportasi udara, dan jasa penunjang angkutan, serta prasarana jalan. Setiap daerah memiliki kebutuhan yang berbeda terhadap moda transportasi. Kebutuhan tersebut ditentukan oleh karakteristik perekonomiannya, distribusi penduduknya dan pendapatan. Karakteristik perekonomian sangat menentukan pilihan-pilihan moda transportasi apa yang akan dikembangkan dan diselenggarakan oleh pemerintah dan masyarakat. Suatu wilayah yang berada pada suatu pulau terpisah membutuhkan lebih banyak moda transportasi laut dan udara dibandingkan moda transportasi darat. Suatu wilayah yang perekonomiannya sangat tergantung pada mobilitas manusia dan barang yang letaknya dipisahkan oleh lautan maka menciptakan perekonomian berbasis perdagangan antar pulau. Adanya perdagangan antar pulau ini yang mendorong dipilihnya transportasi laut dan udara sebagai moda transportasi utama.

Demikian pula apabila suatu wilayah mengandalkan perdagangan antar wilayah yang tidak terpisahkan satu dengan lainnya sebagai suatu daratan luas, seperti misalnya Pulau Kalimantan, maka kebutuhan transportasi darat relatif lebih penting dibandingkan transportasi jenis lain. Hal ini disebabkan perekonomian berkembang dari kegiatan-kegiatan para pelaku yang berkedudukan di pulau yang sama. Dari aspek karakteristik perekonomian yang berlangsung di pulau-pulau terbesar di Indonesia, permintaan dan penawaran moda transportasi darat relatif lebih dominan dibandingkan jenis moda transportasi lainnya. Dengan demikian karakteristik geografis sangat menentukan pilihan-pilihan moda transportasi yang dibutuhkan masyarakat.

Namun demikian sektor jasa transportasi tidak semata-mata memberikan manfaat bagi proses pembangunan. Sektor transportasi tidak lagi dilihat sebagai alat yang dapat mendorong mobilitas manusia dan barang. Sebab pada saat yang sama, sektor jasa transportasi saat ini juga telah memberikan kontribusi pendapatan bagi pemerintah daerah. Permasalahannya retribusi dari sektor perhubungan mana yang memberikan kontribusi cukup bermanfaat terhadap penerimaan daerah Kota Tarakan. Karena beberapa studi di sektor transportasi antara lain yang dilakukan oleh, Mohammad Riduansyah (2003) menghasilkan kesimpulan bahwa di Kota Bogor kontribusi terbesar komponen-komponen retribusi daerah terhadap total pendapatan asli daerah salah satunya berasal dari retribusi terminal. Menurutny fakta ini terjadi karena jenis retribusi tersebut mencirikan pelayanan yang diberikan suatu pemerintah kota terhadap masyarakatnya. Lebih lanjut dinyatakan bahwa jenis retribusi, khususnya retribusi terminal sangat erat kaitannya dengan ketersediaan infrastruktur bagi masyarakat kota, sektor perdagangan, industri dan jasa serta perhubungan.

Tujuan penelitian ini memaparkan kontribusi retribusi yang berasal dari sektor perhubungan. Sektor perhubungan dinyakini mampu memberikan kontribusi langsung kepada pemerintah daerah, yaitu dalam bentuk penerimaan retribusi atas jasa/layanan yang secara langsung dinikmati oleh masyarakat pengguna. Namun di sisi lain adanya pungutan retribusi yang tidak perlu dan tumpangtindih dikhawatirkan dapat menghambat kinerja perekonomian di sektor perhubungan.

TINJAUAN PUSTAKA

1. Pajak dan Retribusi Daerah

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor : 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, yang dimaksud dengan Retribusi Daerah yang selanjutnya disebut Retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau Badan. Fungsi dari retribusi tersebut adalah membiayai pelaksanaan pemerintahan daerah dan di sisi lain merupakan upaya untuk memberikan pelayanan dan kemandirian yang lebih baik. Terutama pada masa otonomi daerah saat ini, pemerintah daerah telah diberi kewenangan untuk menjalankan roda pemerintahan secara lebih otonom. Dalam rangka menjalankan fungsi-fungsi pemerintahan daerah tersebut maka dibutuhkan anggaran yang memadai. Selanjutnya pada saat yang sama pemerintah daerah dituntut oleh masyarakatnya agar meningkatkan kualitas pelayanan tanpa harus menunggu bantuan dari pemerintah pusat. Adanya tuntutan dan pentingnya menjaga kemandirian mendorong pemerintah daerah untuk lebih memperhatikan kemampuan keuangan daerahnya. Oleh karena itu pemerintah daerah terus didorong untuk meningkatkan pendapatan asli daerah. Pada pasal 2 ayat (2) undang-undang Nomor : 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan retribusi daerah, menyebutkan bahwa jenis pajak yang boleh dipungut oleh Perintah Kabupaten / Kota meliputi : (a) *Pajak Hotel* ; (b) *Pajak Restoran* ; (c) *Pajak Hiburan* ; (d) *Pajak Reklame* ; (e) *Pajak Penerangan jalan* ; (f) *Pajak Mineral Bukan Logam dan Batuan* ; (g) *Pajak Parkir* ; (h) *Pajak Air Tanah* ; (i) *Pajak Sarang Burung Walet* ; (j) *Pajak Bumi dan Bangunan Perdesaan dan Perkotaan* ; dan (k) *Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Banguna*. Sedang sebagai objek retribusi meliputi : (a) *Retribusi Jasa Umum* ; (b) *Retribusi Jasa Usaha* ; dan (c) *Retribusi Perijinan Tertentu*.

2. Peran dan Manfaat Transportasi :

Transportasi diartikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Usaha transportasi ini bukan hanya berupa pergerakan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan cara dan kondisi yang statis tanpa perubahan, tetapi transportasi selalu diusahakan dengan perbaikan dan peningkatannya, sehingga akan tercapai efisiensi yang lebih baik (Kamaluddin, R. 2003). Dengan kata lain transportasi akan selalu mengupayakan pelayanan yang lebih baik dengan mempercepat waktu sampai tujuan dan pengeluaran biaya yang sekecil mungkin.

Manfaat transportasi meliputi berbagai aspek kehidupan dan kegiatan manusia. Aspek-aspek tersebut menurut Rahardjo Adisasmita (2010) dapat diklasifikasikan meliputi aspek ekonomi, aspek sosial, dan aspek politik. Manfaatnya pada *Aspek Ekonomi* adalah dalam kelancaran pertukaran arus barang antara lain adalah :

- Perluasan daerah pemasaran. Dengan bertambah luasnya pasar, para pembeli mempunyai kesempatan untuk menyeleksi barang-barang dari sumber suplai mana yang lebih disukai atau lebih sesuai dengan selera masyarakat yang membutuhkannya ;
- Kelebihan suplai barang di suatu daerah dapat dipindahkan atau dikirimkan ke daerah lain yang memerlukannya atau daerah yang sedang mengalami kelangkaan;

- Jika daerah pemasaran bertambah luas maka persaingan di antara penjual meningkat, selanjutnya terdapat kecenderungan bahwa harga barang dapat dipertahankan pada tingkat yang layak, yang berarti dapat diciptakan stabilitas harga;
- Spesialisasi akan mendorong kecenderungan kegiatan produksi berkonsentrasi pada sumber bahan mentah (*raw material*) atau memilih lokasi mendekati pasar (*market oriented*) sehingga terdapat kesempatan untuk memproduksi dalam jumlah besar. Produksi bertambah besar berarti biaya produksi per satuan menjadi lebih rendah.

Manfaat *Aspek Sosial* akan mendorong :

- Kegiatan perjalanan penumpang, pertukaran barang-barang cetakan dan kebudayaan, yang selanjutnya dapat meningkatkan pembangunan intelektual, karena pemikiran-pemikiran dan pengalaman-pengalaman dari daerah tertentu dapat ditransfer ke daerah-daerah lain ;
- Pertukaran pendidikan dan pengajaran antar negara ;
- Kelancaran pemberian bantuan bahan makanan, obat-obatan, tenaga medis (dokter), dsb bagi daerah yang sedang terkena bencana ;
- Mobilitas penduduk dari suatu pulau ke pulau lain, sehingga penduduk tidak terikat pada daerah tempat tinggalnya atau keluarganya, mereka dapat mencari pekerjaan diluar daerahnya ;
- Melakukan kegiatan rekreasi yang dapat mempererat hubungan antara penduduk di daerah satu dengan daerah lainnya.

Manfaat *Aspek Politik* akan menciptakan :

- Kesatuan nasional karena terbukanya daerah isolasi. Segala informasi dari pemerintah akan mudah diterima oleh seluruh masyarakat karena jangkauan transportasi;
- Peningkatan pelayanan pemerintah kepada masyarakat dapat diperluas;
- Peningkatan pertahanan dan keamanan nasional terhadap agresi dari luar dan atau gangguan keamanan dari dalam ditunjang oleh mobilitas sistem transportasi yang efektif.

METODOLOGI :

1. Tempat dan waktu

Penelitian ini memusatkan perhatian pada potensi penerimaan retribusi sektor perhubungan di Kota Tarakan, Propinsi Kalimantan Timur dari tahun 2003 sampai dengan 2009. Dalam penelitian ini digunakan data yang bersumber dari hasil kunjungan ke instansi yang dikunjungi meliputi Dinas Pendapatan Daerah (Dispenda), Badan Pusat Statistik Kota Tarakan, Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Tarakan, Kantor Dinas Perhubungan, Pelabuhan Kota Tarakan, Terminal Kota Tarakan dan Bandara Udara Kota Tarakan.

2. Jenis dan sumber data

Jenis data yang digunakan merupakan data sekunder yang bersifat *time series* atas penerimaan retribusi sektor transportasi, Produk Domestik Regional Bruto Kota Tarakan, jumlah penumpang terminal, jumlah penumpang masuk – keluar pelabuhan dan bandara, volume barang masuk – keluar pelabuhan dan bandara serta jumlah kendaraan yang dimiliki oleh warga masyarakat kota Tarakan. Untuk data jumlah kendaraan, kajian ini menetapkan bahwa yang dimaksud data jumlah kendaraan adalah kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat.

Selanjutnya data yang bersumber dari Dinas Pendapatan Daerah Kota Tarakan, yaitu data penerimaan yang bersumber dari pajak dan retribusi yang terkait dengan kegiatan di sektor perhubungan. Adapun penelitian ini menetapkan 14 jenis penerimaan yang bersumber dari retribusi pungutan yang terkait dengan kegiatan di sektor perhubungan yang selama ini dihimpun oleh Dinas Pendapatan Daerah Kota Tarakan. Data penerimaan retribusi merupakan data tahunan, yaitu dari tahun 2003 sampai dengan 2009.

Sedangkan sumber data berasal dari berbagai instansi pemerintah, seperti Dispenda, BPS, Bappeda, Dinas Perhubungan, Administratur Pelabuhan Kota Tarakan, dan Administratur Bandara Kota Tarakan.

3. Metode Analisis Data

Data akan dianalisis dengan menggunakan pendekatan statistik deskriptif dengan membandingkan pergerakan dari data penerimaan yang bersumber dari kegiatan pelayanan di sektor perhubungan. Untuk itu data penerimaan yang akan dianalisis terdiri atas penerimaan yang bersumber dari pajak dan retribusi, khususnya di sektor perhubungan. Data kedua sumber penerimaan tersebut akan dibandingkan porsinya terhadap penerimaan pajak dan retribusi secara keseluruhan. Dari data tersebut maka dapat diperoleh suatu gambaran mengenai kedudukan dan porsi dari kedua sumber penerimaan terhadap total penerimaan pajak dan retribusi. Di sisi lain dapat dilihat perkembangannya terutama apabila dihubungkan dengan perkembangan kegiatan yang dikenai pajak dan retribusi tersebut.

DATA DAN HASIL ANALISIS

1. Perekonomian Kota Tarakan

Sebagai kota yang terletak di pulau terpisah dari Pulau Kalimantan, Tarakan memiliki potensi ekonomi yang cukup besar. Kota Tarakan merupakan daerah yang secara geografis menjadi gerbang bagi mobilitas manusia dan barang. Sebagai kota pulau yang berbatasan dengan negara Malaysia, potensi Kota Tarakan nampak dari kontribusi sektoral didominasi oleh 4 sektor penting, yaitu : (1) sektor hotel dan restoran, (2) sektor industri pengolahan, (3) sektor pertanian, (4) sektor pengangkutan dan komunikasi. Hotel dan restoran sebagai sektor unggulan menunjukkan bahwa Kota Tarakan merupakan kota transit yang memperoleh kunjungan dari berbagai pihak, terutama para pekerja yang bergerak di sektor pertambangan dan sub sektor kehutanan. Hal ini mengingat kedua sektor tersebut merupakan sektor unggulan di Pulau Kalimantan.

Dengan kedudukannya sebagai kota transit maka Kota Tarakan dapat memperoleh manfaat, baik manfaat secara langsung maupun manfaat secara tidak langsung. Dari tabel 1 berikut ini menunjukkan bahwa mobilitas barang dan jasa terus berkembang meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini menguatkan kedudukan Kota Tarakan sebagai kota transit. Fakta ini diperkuat dengan data lain, yaitu data mengenai pertumbuhan sektor listrik, gas dan air bersih yang pertumbuhan rata-rata per tahun di atas 11 persen. Sebagai sektor yang penunjang, pasokan listrik, gas dan air bersih yang terus meningkat, menandakan bahwa terdapat sektor lain yang mengalami peningkatan permintaan. Peningkatan tersebut mencerminkan adanya keterkaitan antar sektor satu dan lainnya.

Tabel 1. Perkembangan Mobilitas Orang dan Barang di Bandara dan Pelabuhan Kota Tarakan Periode Tahun 2000 – 2007

Tahun	Bandara		Pelabuhan	
	Penumpang (Orang)	Barang (Ton)	Penumpang (Orang)	Barang (Ton)
2000	76,857	1,441,769	n.a	n.a
2001	97,415	1,582,777	n.a	n.a
2002	161,308	2,550,486	n.a	n.a
2003	218,729	4,082,070	845,000	4,450,451
2004	297,144	4,321,549	985,000	4,657,845
2005	301,510	6,065,499	995,878	4,754,815
2006	359,287	7,548,548	996,870	5,784,545
2007	360,507	8,478,515	997,845	6,781,421
2008	385,542	9,548,524	998,478	6,945,154
2009	401,215	9,554,848	1,001,200	7,150,458

Sumber : BPS Kota Tarakan – Tarakan Dalam Angka 2008, diolah

Dari tabel 1, dapat disampaikan bahwa mobilitas orang didominasi oleh moda transportasi laut. Sedangkan moda transportasi udara tetap memberikan kontribusi namun relatif lebih rendah. Hal ini dapat terjadi karena Kota Tarakan sebagai kota transit berkedudukan sebagai pulau tersendiri yang memerlukan akses transportasi untuk ke berbagai wilayah tujuan, terutama untuk daerah-daerah kabupaten yang berbatasan dengan Malaysia.

Hal yang sama terjadi dengan mobilitas barang yang lebih mengutamakan penggunaan moda transportasi laut. Dari tabel 1, volume barang yang melalui pelabuhan Tarakan terus meningkat dari tahun ke tahun. Terutama barang hasil industri olahan yang merupakan konsumsi masyarakat Kota Tarakan. Disamping itu produk ekspor, terutama hasil budi daya laut yang merupakan hasil sumberdaya alam perikanan yang banyak diusahakan oleh para pengusaha di pulau-pulau kecil di sekitar Pulau Tarakan. Ekspor produk hasil laut terutama didominasi oleh udang, ikan dan kepiting.

**Tabel 2. Perkembangan PDRB Sektor Kota Tarakan
Periode Tahun 2003 - 2005**

No	SEKTOR	2003	2004	2005
1	PERTANIAN	17,67	3,91	2,17
2	PERTAMBANGAN DAN PENGGALIAN	-4,36	-15,68	9,91
3	INDUSTRI PENGOLAHAN	6,95	10,51	6,34
4	LISTRIK, GAS DAN AIR BERSIH	11,89	28,83	28,3
5	BANGUNAN	26,64	16,55	7,17
6	PERDAGANGAN, HOTEL DAN RESTORAN	11,81	6,32	5,94
7	PENGANGKUTAN DAN KOMUNIKASI	15,47	13,60	5,59
8	PERUSAHAAN KEUANGAN, SEWA DAN JASA	3,26	5,36	14,78
9	JASA-JASA	29,26	18,99	19,95

Sumber : Tarakan dalam Angka, 2009.

Di sisi lain, pertumbuhan ekonomi sektoral pada tahun 2005, disumbangkan oleh sektor listrik, gas dan air bersih (28,3 persen) sektor jasa (19,95 persen), dan sektor perusahaan keuangan (14,78 persen). Sedangkan untuk sektor pengangkutan dan komunikasi relatif turun kontribusinya di tahun 2005, yaitu sebesar 5,59 persen dibandingkan tahun 2003 sebesar 15,47 persen dan 2004 sebesar 13,60 persen. Sektor pengangkutan dan komunikasi yang diandalkan sebagai sektor pendukung bagi mobilitas manusia, barang dan jasa relatif mengalami kemunduran.

PEMBAHASAN

Dari hasil survei diperoleh data dari Dinas Pendapatan Daerah (Dispenda) Kota Tarakan menunjukkan bahwa pendapatan asli daerah (PAD) yang bersumber dari penerimaan pajak daerah terdiri dari 7 jenis pajak, yaitu : (a) pajak hotel, (b) pajak makanan dan restoran, (c) pajak hiburan, (d) pajak reklame, (e) pajak penerangan jalan, (f) pajak pengambilan dan pengolahan bahan galian golongan C, dan (g) pajak parkir. Dari ke-tujuh jenis pajak tersebut hanya ada 1 jenis pajak yang terkait dengan sektor perhubungan yaitu pajak parkir. Sementara yang bersumber dari penerimaan retribusi daerah terdiri dari 14 jenis retribusi dan seluruhnya terkait dengan sektor perhubungan. Dengan demikian pajak daerah dan retribusi daerah yang terkait dengan sektor perhubungan di kota Tarakan berjumlah 15 pungutan.

Dari data yang diperoleh dapat diketahui bahwa penerimaan pajak parkir relatif kecil sebagaimana ditunjukkan pada tabel 3 dibawah ini. Namun demikian dalam perkembangannya dari tahun 2003 sampai 2009, terdapat kenaikan yang relatif cukup baik dari 1 persen di tahun 2003 menjadi 0 persen di tahun 2004 dan pada tahun 2005 meningkat menjadi 7 persen. Tahun 2006 meningkat menjadi 10 persen dan bertahan sampai tahun 2007. Tahun 2008 meningkat lagi menjadi 11 persen namun pada tahun 2009 mengalami penurunan hingga mencapai 9 persen.

Tabel 3. Ratio Penerimaan Pajak Parkir Terhadap Total Pajak Daerah

Tahun	Persentase
2003	1%
2004	0%
2005	7%
2006	10%
2007	10%
2008	11%
2009	9%

Sumber : Hasil olahan

Sementara pungutan yang berasal dari retribusi daerah merupakan kebijakan Pemerintah Kota Tarakan yang terkait dengan sektor perhubungan. Dari jenis retribusi yang diuraikann pada tabel 4 tersebut di bawah ini, Pemda Kota Tarakan memperoleh pendapatan yang dikategorikan sebagai pendapatan asli daerah sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor : 29 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Menurut Undang-undang tersebut, retribusi dikategorikan ke dalam tiga kelompok, yaitu : (a). retribusi jasa umum yang terdiri dari 12 retribusi, (b). retribusi jasa usaha terdiri dari 20 retribusi , dan (c). retribusi perijinan tertentu terdiri dari 23 retribusi. Retribusi yang terkait dengan sektor perhubungan sebagian besar berada pada kelompok retribusi jasa usaha, yaitu sebanyak 9 macam retribusi. Berdasarkan ketiga kriteria tersebut pemerintah daerah memiliki kewenangan untuk menetapkan peraturan daerah (Perda) untuk pungutan retribusinya. Secara khususnya pasal 110, pasal 127 dan pasal 141 yang mengatur mengenai jenis-jenis retribusi yang dapat dipungut.

Tabel 4. Jenis Retribusi Terkait Sektor Perhubungan di Kota Tarakan

No	JENIS RETRIBUSI
	Retribusi Jasa Umum
1.	Retribusi Parkir Ditepi Jalan Umum
2.	Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor
3.	Retribusi Kelayakan Kapal
	Retribusi Jasa Usaha (Terkait dengan sektor Perhubungan)
4.	Retribusi Terminal
5.	Retribusi Khusus Tempat Parkir
6.	Retribusi Pelayanan Pelabuhan
7.	Retribusi Pas Masuk Pelabuhan Tengkyu II
8.	Retribusi Pembuatan Badan Kapal
9.	Retribusi Pas Masuk Pelabuhan Tengkyu II Berlangganan
10.	Retribusi Keluar Pelabuhan Tengkyu II Kendaraan Bermuatan
11.	Retribusi Pengangkutan Kendaraan Pelabuhan Tengkyu II
12.	Retribusi Jasa Fasilitas Pelabuhan Tengkyu II
	Retribusi Perijinan Tertentu
13.	Retribusi Ijin Trayek
14.	Retribusi Ijin Angkutan Jalan

Sumber : Dispenda Kota Tarakan 2010 (diolah)

Selanjutnya terkait dengan jenis retribusi sektor perhubungan yang dikelola Pemda Kota Tarakan tersebut, pendapatan asli daerahnya dari tahun 2003 hingga tahun 2009 menunjukkan peningkatan yang cukup bermakna. Perkembangan penerimaan retribusi sektor ini selama 7 (tujuh) tahun terakhir dapat dilihat pada tabel 5, berikut ini.

Tabel 5. Perkembangan Penerimaan Retribusi Sektor Perhubungan Periode Tahun 2003 sampai dengan 2009 (dalam satuan rupiah)

No	Jenis Retribusi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1.	Parkir di tepi jalan umum	16.745.000.00	19.060.000.00	42.550.000.00	26.100.000.00	9.337.500.00	102.500.000.00	115.500.000.00
2.	Pengujian Kendaraan Bermotor	67.771.000.00	67.864.500.00	73.204.500.00	70.127.000.00	87.285.150.00	92.782.500.00	98.219.500.00
3.	Kelayakan Kapal	-	62.590.000.00	56.425.000.00	60.750.000.00	45.290.000.00	46.180.000.00	45.255.000.00
4.	Terminal	10.900.000.00	9.200.000.00	13.800.000.00	1.000.000.00	1.200.000.00	500.000.00	200.000.00
5.	Khusus Tempat Parkir	15.755.000.00	16.850.000.00	8.500.000.00	18.925.000.00	42.500.000.00	20.000.000.00	-
6.	Pelayanan Pelabuhan	730.752.550.00	398.434.250.00	350.000.000.00	360.000.000.00	330.000.000.00	371.000.000.00	434.400.000.00
7.	Pas Masuk Pelabuhan Tengkuayu	-	-	-	91.444.500.00	166.133.500.00	250.212.000.00	255.015.500.00
8.	Pembuatan Badan Kapal	-	-	-	100.000.00	-	-	-
9.	Pas Masuk Pelabuhan Tengkuayu II Berlangganan	-	-	-	167.345.000.00	32.566.000.00	-	14.010.000.00
10.	Keluar Pelabuhan Tengkuayu	-	-	-	23.430.000.00	47.082.000.00	14.310.000.00	90.125.000.00
11.	Pengangkutan Kendaraan Pelabuhan Tengkuayu	-	-	-	13.800.000.00	50.300.90.00	102.925.000.00	269.264.270.00
12.	Jasa Fasilitas Tengkuayu II	-	-	-	3.385.15.166.00	309.469.657.00	304.252.290.00	15.990.000.00
13.	Izin Angkutan Jalan	13.730.000.00	13.000.000.00	21.505.000.00	15.965.000.00	14.025.000.00	15.000.000.00	41.815.000.00
14.	Izin Angkutan Jalan	-	-	-	6.500.000.00	1.500.000.00	-	85.435.500.00
Total Penerimaan Retribusi		855.633.550.00	568.998.750.00	565.984.500.00	1.194.001.666.00	1.136.689.707.00	1.319.661.790.00	1.65.229.770.00

Sumber : Dinas Pendapatan Daerah Kota Tarakan, 2010 (ditabik).

Perkembangan nilai nominal penerimaan retribusi terkait dengan sektor perhubungan seperti yang tercantum dalam tabel 5 di atas, menunjukkan perkembangan cukup baik walaupun tiga tahun pertama menunjukkan penurunan yang cukup tajam, yaitu semula pada tahun 2003 sebanyak 855,65 juta rupiah, tahun 2004 penerimaan menurun menjadi 586,99 juta rupiah dan tahun 2005 kembali menurun hingga mencapai 565,98 juta rupiah. Namun sejak tahun 2006 telah terjadi peningkatan yang luar biasa hingga 139 persen dibanding tahun 2003 yaitu sebesar mencapai 1.194 juta rupiah. Pada tahun 2007 penerimaan retribusi sedikit menurun menjadi 1.136,68 juta rupiah. Tahun 2008 meningkat lagi menjadi 1.319,66 juta rupiah tahun 2009 telah mencapai 1.465,22 juta rupiah.

Walaupun dari sisi nilai nominal penerimaan retribusi terdapat peningkatan namun apabila dilihat dari sisi kontribusi penerimaan tersebut terhadap Penerimaan Asli Daerah, kontribusi retribusi relatif tidak mengalami pertumbuhan. Bahkan cenderung menurun. Laju penurunan tampak pada tahun 2004, 2007 dan 2008. Rincian besaran porsi penerimaan retribusi dan pajak daerah terhadap total PAD dapat dilihat pada tabel 6, berikut ini.

Tabel 6. Porsi Pajak dan Retribusi Sektor Perhubungan Terhadap PAD
Periode Tahun 2003 - 2009

Tahun	Porsi Terhadap PAD		
	Pajak Sektor Perhubungan	Retribusi Sektor Perhubungan	Pajak dan Retribusi Sektor Perhubungan
2003	0.000	0.054	0.054
2004	0.000	0.011	0.011
2005	0.001	0.025	0.026
2006	0.002	0.026	0.028
2007	0.001	0.014	0.015
2008	0.001	0.010	0.010
2009	0.001	0.014	0.015

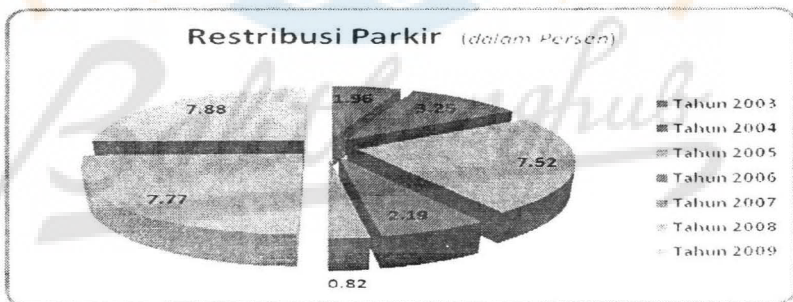
Sumber : Dinas Pendapatan Daerah, 2010 – diolah.

Dari tabel 6, dapat disampaikan bahwa porsi pajak relatif lebih rendah dibandingkan porsi retribusi di sektor perhubungan terhadap PAD. Hal ini disebabkan karena jenis pungutan retribusi relatif lebih banyak dibandingkan jenis pungutan pajaknya. Dari 15 pungutan di sektor perhubungan, terdapat 14 jenis pungutan retribusi. Dengan demikian retribusi mendominasi pungutan di sektor perhubungan. Terutama retribusi yang merupakan kelompok retribusi jasa usaha.

Retribusi yang dominan dalam memberikan masukan bagi kas daerah bersumber dari retribusi pelayanan pelabuhan. Hal ini sesuai dengan karakteristik kegiatan ekonomi yang bertumpu pada transportasi laut dimana pelabuhan merupakan infrastruktur penting dalam mobilisasi barang dan orang. Dengan meningkatnya volume pergerakan barang dan orang berdampak terhadap penerimaan retribusi pelayanan pelabuhan.

Apabila dilihat berdasarkan rincian retribusi, retribusi parkir memiliki pertumbuhan yang relatif lebih baik pada tahun 2008 dan 2009 sebagaimana ditampilkan pada gambar 1. dibawah ini. Dari gambar 1 terlihat bahwa kontribusi retribusi parkir di tahun 2009 adalah sebesar 7,88 persen. Sedangkan kontribusi terendah sebesar 0,82 yang terjadi di tahun 2007.

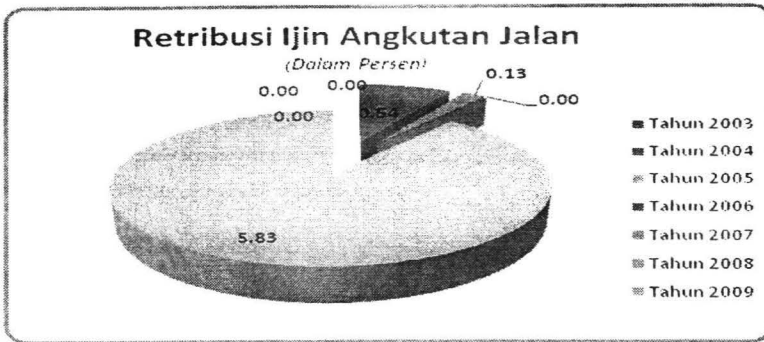
Gambar 1. Perkembangan Retribusi Parkir Periode Tahun 2003 - 2009



Sumber : Dispenda Kota Tarakan 2009, diolah.

Sedangkan untuk retribusi ijin angkutan jalan yang tercantum pada tabel 2 berikut ini, prosentasi terbesar terjadi pada tahun 2009, yaitu sebesar 5,83 persen. Retribusi ini relatif tidak berkembang sebagaimana retribusi lainnya. Hal ini mengingat volume kendaraan yang mengajukan ijin angkutan jalan relatif tidak meningkat mengingat kegiatan yang membutuhkan ijin relatif tidak berubah.

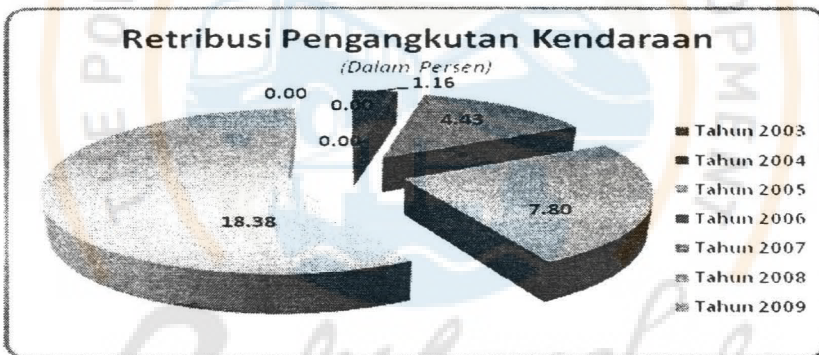
Gambar 2. Perkembangan Retribusi Ijin Angkutan Jalan
Periode Tahun 2003 - 2009



Sumber : Dispenda Kota Tarakan 2009, diolah.

Selanjutnya untuk retribusi pengangkutan kendaraan yang digambarkan Gambar 3 dapat diketahui bahwa perkembangannya relatif lebih baik, terutama untuk tahun 2009, yaitu memiliki kontribusi 18,38 persen terhadap total penerimaan retribusi Kota Tarakan. Kontribusi rendah terjadi pada tahun 2003 sampai dengan tahun 2005 yang disebabkan karena faktor awal dari penerapan retribusi tersebut. Selanjutnya sejak 2006, retribusi pengangkutan kendaraan mengalami pertumbuhan dan kontribusi yang cukup signifikan.

Gambar 3. Perkembangan Retribusi Pengangkutan Kendaraan
Periode Tahun 2003 - 2009

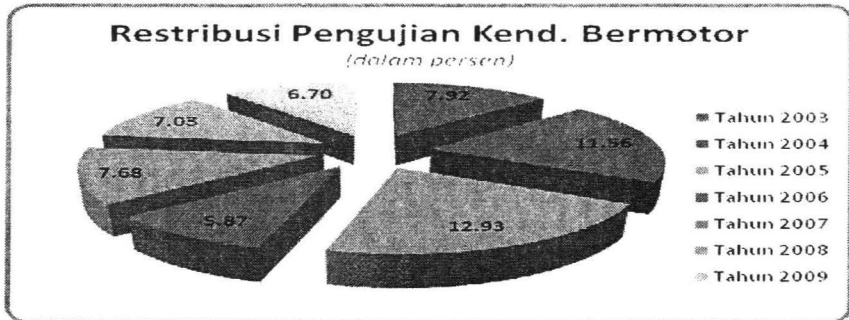


Sumber : Dispenda Kota Tarakan 2009, diolah.

Sedangkan untuk retribusi pengujian kendaraan bermotor seperti yang tercantum pada gambar 4 di bawah ini, kontribusi relatif lebih baik dibandingkan retribusi lainnya. Dari data yang diperoleh diketahui bahwa pertumbuhan kontribusi relatif meningkat. Kontribusi terbesar terjadi di tahun 2005 dan 2006.

Dari hasil temuan data di lapangan diperoleh informasi bahwa kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor seperti yang tercantum pada gambar 4, mengalami pertumbuhan yang relatif menurun. Dalam periode 2007 sampai dengan 2009, telah terjadi penurunan yang cukup signifikan. Padahal pada saat yang sama, pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor terus terjadi. Hal ini menandakan bahwa terdapat kendaraan bermotor yang tidak melakukan pengujian. Perkembangan retribusi dapat dilihat pada gambar 4 berikut ini.

Gambar 4. Perkembangan Retribusi Pengujian Kend. Bermotor
Periode Tahun 2003 - 2009



Sumber: Dispenda Kota Tarakan 2009, diolah.

Untuk retribusi ijin trayek seperti yang tercantum pada gambar 5 di bawah ini, menunjukkan bahwa kontribusi relatif tidak mengalami perubahan yang berarti. Artinya kontribusi tersebut cenderung berada pada level 1 persen dan 4 persen. Hal ini disebabkan karena Kota Tarakan merupakan kota pulau yang wilayahnya relatif tidak luas. Sehingga mobilitas warga masyarakat untuk menggunakan transportasi umum relatif tidak mengalami perubahan yang berarti.

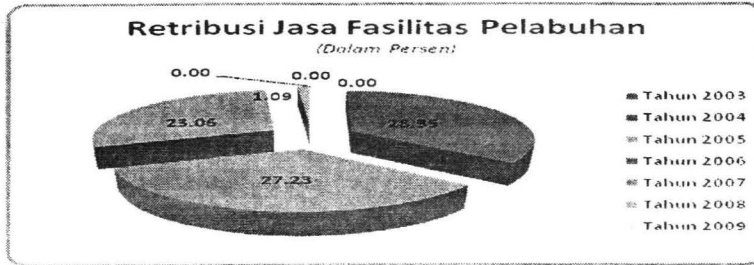
Gambar 5. Perkembangan Retribusi Ijin Trayek
Periode Tahun 2003 - 2009



Sumber: Dispenda Kota Tarakan 2009, diolah.

Selanjutnya untuk retribusi jasa fasilitas pelabuhan relatif lebih memberikan kontribusi dibandingkan retribusi lainnya lihat Gambar 6. Kontribusi mulai meningkat sejak tahun 2006 yang ditandai dengan membaiknya penerimaan retribusi di tahun 2006 sebesar Rp.338 juta. Sedikit menurun di tahun 2007, 2008 dan 2009. Penurunan diduga karena kurang intensifnya petugas pemungut retribusi tersebut. Hal ini mengingat kegiatan di pelabuhan terus meningkat yang ditandai dengan meningkatnya jumlah volume barang dan jasa yang dilayani oleh pelabuhan. Dengan bertambahnya para pengguna pelabuhan seharusnya retribusi jasa fasilitas pelabuhan akan meningkat pula.

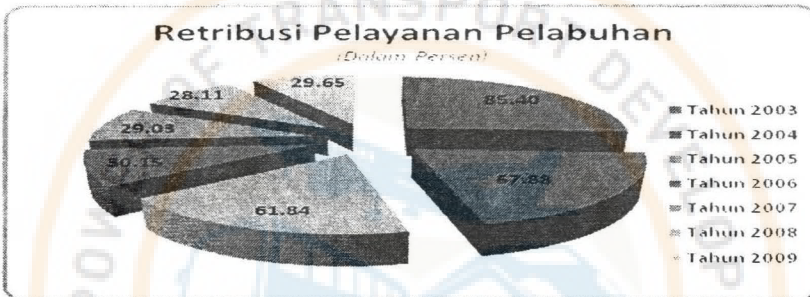
Gambar 6. Retribusi Jasa Fasilitas Pelabuhan
Periode Tahun 2003 - 2009



Sumber: Dispenda Kota Tarakan 2009, diolah.

Sedangkan untuk retribusi pelayanan pelabuhan yang tertera pada gambar 7, relatif lebih besar dibandingkan retribusi jasa fasilitas pelabuhan. Hal ini disebabkan karena terkait langsung dengan pelayanan pelabuhan yang diberikan.

Gambar 7. Perkembangan Retribusi Pelayanan Pelabuhan
Periode Tahun 2003 - 2009

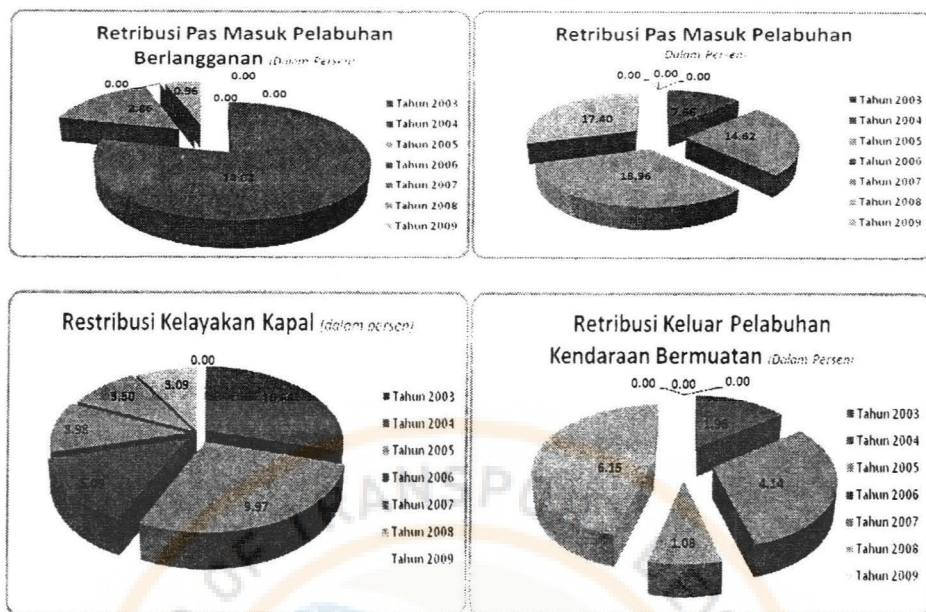


Sumber: Dispenda Kota Tarakan 2009, diolah.

Namun demikian kontribusi retribusi pelayanan pelabuhan tersebut pada Gambar 7 relatif terus menurun setelah di tahun 2003 memberikan kontribusi cukup signifikan. Hal ini disebabkan karena di pelabuhan sudah cukup banyak pungutan retribusi yang kemungkinan memberatkan para pengguna fasilitas dan jasa pelabuhan. Dengan demikian untuk di pelabuhan terdapat 8 pungutan retribusi. Dari 8 pungutan tersebut, kontribusi terbesar disumbangkan dari retribusi pelayanan pelabuhan, retribusi pengangkutan kendaraan pelabuhan dan retribusi pas masuk pelabuhan.

Dari 14 jenis retribusi yang diterapkan di Kota Tarakan, 8 jenis diantaranya terdiri dari retribusi yang dipungut dari masyarakat pengguna jasa di pelabuhan. Dari gambar 8 berikut ini dapat diketahui kontribusi masing-masing retribusi setiap tahunnya terhadap PAD yang bersumber dari retribusi.

Gambar 8. Perkembangan 4 Jenis Retribusi Pas Masuk - Berlangganan Keluar dan Kelayakan Kapal



Sumber : Dispenda Kota Tarakan 2009, (diolah).

Gambar 8 tersebut di atas menunjukkan bahwa kontribusi terbesar berasal dari retribusi pelayanan pelabuhan. Adapun jenis retribusi pelayanan pelabuhan mencakup retribusi pelayanan pas masuk pelabuhan berlangganan, pas masuk pelabuhan, retribusi keluar pelabuhan kendaraan bermuatan, dan retribusi kelayakan kapal.

Tabel 8. Persentase Kontribusi 4 Jenis Retribusi di Pelabuhan Periode Tahun 2003 – 2009

Tahun	Retribusi Pas Masuk Pelabuhan		Retribusi Keluar Pelabuhan Kendaraan Bermuatan	Retribusi Kelayakan Kapal
	Berlangganan	Tidak Berlangganan		
2003	0.00	0.00	0.00	10.66
2004	0.00	0.00	0.00	9.97
2005	0.00	0.00	0.00	5.09
2006	14.02	7.66	1.96	3.98
2007	2.86	14.62	4.14	3.50
2008	0.00	18.96	1.08	3.09
2009	0.96	17.40	6.15	n.a

Sumber : Dispenda Kota Tarakan 2009, diolah.

Dari tabel 8, diketahui bahwa kontribusi pas masuk pelabuhan terbesar dibandingkan 4 macam retribusi lainnya. Hal ini menandakan bahwa dari aspek kontribusi, ternyata dengan banyak jenis retribusi yang ada memberikan dampak bagi pungutan retribusi lainnya. Pemda nampaknya kurang mengembangkan jenis retribusi lainnya sehingga jenis retribusi di pelabuhan jumlahnya relatif cukup banyak.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil analisis dan pembahasan sebagaimana telah diuraikan di atas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Dari 7 Jenis Pajak Daerah yang dipungut di Kota Tarakan yang terkait dengan sektor perhubungan hanya 1 jenis yaitu adalah Pajak Parkir. Penerimaan pajak parkir kota Tarakan relatif kecil, namun perkembangannya dari tahun 2003 sampai 2009, terdapat kenaikan yang relatif cukup baik dari 1 persen di tahun 2003 menjadi 11 persen pada Tahun 2008;
2. Untuk Retribusi Daerah sebanyak 14 jenis yang dipungut pemerintah kota Tarakan, seluruhnya terkait dengan sektor perhubungan. Dari ke 14 jenis retribusi tersebut, terdapat 8 jenis retribusi yang dipungut di pelabuhan. Dari sisi perkembangan penerimaan atas 8 jenis retribusi tersebut, terdapat perkembangan yang cukup baik. Hal ini ditunjukkan dari adanya peningkatan penerimaan semula pada tahun 2003 hanya sebesar 855,6 juta rupiah menjadi 1.465 juta rupiah pada tahun 2009;
3. Secara keseluruhan, dari dua jenis penerimaan, baik penerimaan pajak maupun retribusi daerah yang terkait dengan sektor perhubungan, Pemda Kota Tarakan belum memperoleh manfaat ekonomi yang lebih signifikan. Kontribusi kedua jenis penerimaan tersebut relatif masih rendah dibandingkan jenis penerimaan lain sekalipun potensinya terus berkembang seiring dengan pertumbuhan sektor perhubungan itu sendiri.

B. Saran

1. Meskipun dari sisi penerimaan relatif jumlahnya masih kecil, namun pertumbuhan ekonomi di sektor transportasi relatif signifikan maka perlu dikembangkan sistem administrasi pungutan yang lebih baik melalui penyederhanaan pengelolaan retribusi ;
2. Banyaknya jenis retribusi di kawasan pelabuhan dapat berkonotasi negatif terhadap pelayanan masyarakat. Hal ini dikhawatirkan berdampak terhadap biaya tinggi yang dapat menghambat perkembangan perekonomian daerah Tarakan. Oleh sebab itu perlu pengurangan jenis pungutan di pelabuhan agar mempermudah Pemda melakukan pengawasan dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat terkait dengan kelancaran arus barang ;
3. Perlu dikembangkan instrumen lain yang dapat mendorong pertumbuhan sektor perhubungan guna meningkatkan fungsi atau peran sektor tersebut terhadap perekonomian sekaligus memberikan kontribusi terhadap PAD Kota Tarakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita Rahardjo, 2010. Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi, Yogyakarta, Graha Ilmu, Edisi Pertama.
- Badan Pusat Statistik, Tarakan Dalam Angka 2009.

- DeWePlano. 2010. *Visi Misi Transportasi*. http://transportasi.bappenas.go.id/index.php?Option=com_content&view=article&id=127&Itemid=74, diakses 4 Maret 2010).
- Joko Suryanto. Peningkatan Sektor Jasa Dalam Pemulihan Ekonomi: Kasus Sektor Angkutan Darat di Sumater Barat, Sumatera Selatan dan Jawa Tengah. (<http://katalog.pdii.lipi.go.id/index.php/searchkatalog/downloadDatabyId/6220/6221.pdf>. diakses 14 Pebruari 2010).
- Kamaluddin, Rustian, 2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Kementerian Keuangan, 2010. *Buku Saku dan Indikator Ekonomi*. Direktorat Jenderal Anggaran. Tidak Dipublikasi.
- Mohammad Riduansyah. 2003. Kontribusi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Guna Mendukung Pelaksanaan Otonomi Daerah (Studi Kasus Pemerintah Daerah Kota Bogor). *Makara Sosial Humaniora*. Vol. 7 No. 2. Desember 2003. <http://journal.ui.ac.id/upload/artikel/02-KontribusiRiduansyah.pdf>. diakses 2 Januari 2010).
- Undang Undang Republik Indonesia, Nomor 29 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
- *) Peneliti pada Pusat Kebijakan APBN, Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan RI. Pendidikan terakhir Magister Manajemen Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi.

