

PERAN SEKTOR TRANSPORTASI TERHADAP PEREKONOMIAN

Atik S. Kuswati *)

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Economic growth is closely related to the sustainable development in the transport sector. This relationship is demonstrated by the role of the transport sector which opens the isolation of an area that will provide a significant economic impact for the welfare of the people in the region. Judging from the contributions, the very small contribution of the transport sector to gross domestic product in 2005 is 3.97, increasing to 4.28 in 2006, and decreased to 3.24 in 2009.

Having viewed from the main social function which consists of 7 groups, the pattern formation that has the lowest GDP are electricity, gas and water for 46,823 or 0.83%. Transportation was ranked fourth at 181 616, or 3.24%. The average increase in the transport sector over the next five years at 13.72%.

Key Words: *transportation, economic growth*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan mobilitas penumpang. Pertumbuhan sektor transportasi akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung hingga transportasi mempunyai peran penting dan strategis, baik secara makro maupun mikro. Keberhasilan sektor transportasi secara makro diukur dari sumbangan nilai tambahnya dalam pembentukan produk domestik bruto, dampak ganda (*multiplier effect*) yang ditimbulkannya terhadap pertumbuhan sektor-sektor lain dan kemampuannya meredam laju inflasi melalui kelancaran distribusi barang dan jasa ke seluruh pelosok tanah air. Dari aspek mikro, keberhasilan sektor transportasi diukur dari kapasitas yang tersedia, kualitas pelayanan, aksesibilitas, keterjangkauan, daya beli masyarakat dan utilisasinya.

Di Indonesia sendiri, pertumbuhan ekonomi juga erat kaitannya dengan kemajuan pembangunan di sektor transportasi dan komunikasi. Dalam empat tahun terakhir, perekonomian Indonesia tumbuh rata-rata 5,9 persen per tahun, yakni 5,7 persen pada 2005; 5,5 persen pada 2006; 6,3 persen pada 2007; dan 6,1 persen pada 2008. Hingga akhir 2008, pertumbuhan ekonomi melambat sebagai dampak dari lesunya perekonomian global. Angka pertumbuhan tersebut masih berada di bawah proyeksi pertumbuhan ekonomi yang ditetapkan dalam Rencana Kerja Pemerintah (RKP) 2008 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2004-2009 yakni masing-masing sebesar 6,8 persen dan 7,2 persen.

Dari sisi ekonomi, kontribusi sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional (PDB) sebesar 72,776

dari PDB nasional sebesar 1.964 pada tahun 2008. Kontribusi tertinggi disumbangkan oleh angkutan jalan sebesar 30,860 dan terendah oleh angkutan kereta api yaitu sebesar 0,631.

Data atau informasi yang terkait dengan sektor transportasi dan ekonomi dalam penyusunan perencanaan dan evaluasi hasil pembangunan sektor transportasi sangat dibutuhkan oleh Kementerian Perhubungan maupun pihak-pihak lainnya yang terkait. Data tersebut antara lain penyerapan tenaga kerja oleh sektor transportasi, data pendapatan yang ditimbulkan akibat aktivitas transportasi.

KAJIAN PUSTAKA

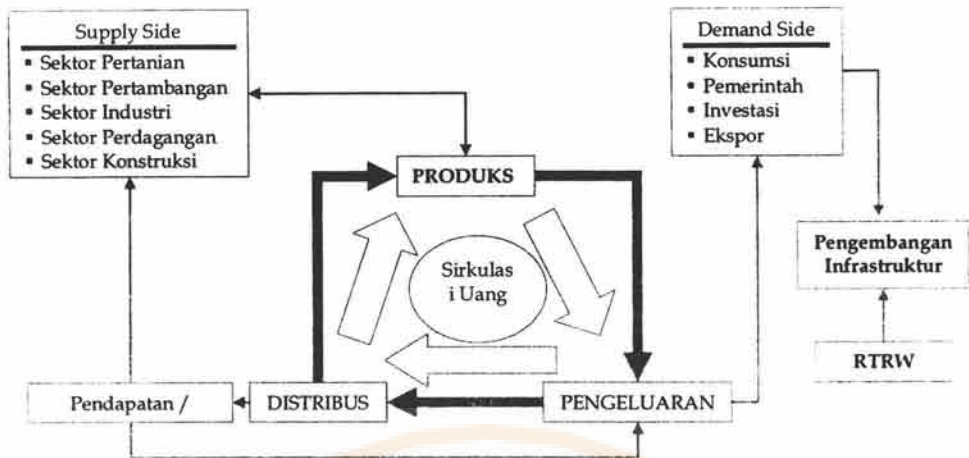
Kamaludin (2003), transportasi adalah pemindahan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain yang memperlihatkan empat bagian penting yaitu jalan, kendaraan dan alat angkut, tenaga penggerak dan terminal. Selanjutnya dijelaskan juga peran dan fungsi transportasi diantaranya tersedianya barang, stabilisasi dan penyamaan harga, penurunan harga, meningkatnya nilai tanah, terjadinya spesialisasi antar wilayah, berkembangnya usaha skala besar serta terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk.

Berdasarkan uraian di atas, dapat dikemukakan bahwa sistem transportasi yang baik, dapat mempermudah pergerakan bahan baku mencapai lokasi pemrosesan atau mempermudah barang-barang mencapai konsumen. Dengan demikian transportasi berfungsi mendorong peningkatan laju perekonomian, dan juga mendorong peningkatan aktivitas produksi di suatu wilayah.

Hubungan antara sektor transportasi dengan sektor ekonomi, diilustrasikan dalam dua pendapat, yaitu pendapat pertama menyatakan bahwa sektor transportasi akan mengikuti perkembangan perdagangan (*transport follows trade*). Hal ini didasarkan pada anggapan bahwa semua sektor dalam perekonomian membutuhkan peran sektor transportasi dalam mendatangkan *inputnya* dari pasar maupun mendistribusikan *outputnya* ke pasar.

Sektor-sektor ini merupakan *input* bagi produksi sektor transportasi. Dengan adanya *input* bagi sektor transportasi, maka sektor transportasi akan memberikan kontribusi bagi sektor ekonomi secara total. Di sisi lain dengan berkembangnya sektor transportasi akan menciptakan *demand* bagi sektor transportasi itu sendiri baik dalam bentuk investasi sarana maupun prasarana transportasi. Oleh karena itu, pertumbuhan sektor ekonomi secara tidak langsung akan meningkatkan pertumbuhan sektor transportasi.

Pendapat kedua menyatakan bahwa sektor transportasi sangat berperan dalam menunjang sektor perdagangan/ekonomi (*transport promotes trade*). Hal ini didasarkan pada anggapan bahwa peranan sektor transportasi yang membuka isolasi suatu daerah akan memberikan dampak ekonomi yang cukup signifikan bagi kesejahteraan masyarakat di wilayah tersebut. Ilustrasi hubungan antara sektor transportasi dan sektor ekonomi diuraikan pada gambar 1.



Gambar 1. Hubungan Sektor Transportasi dan Sektor Ekonomi

Transportasi dan Ekonomi

1. *Output*, merupakan nilai produksi barang dan jasa yang dihasilkan oleh seluruh sektor-sektor ekonomi yang ada. *Output* dinilai atas dasar harga produsen (harga pabrik), yaitu harga yang benar-benar diterima oleh produsen. Sementara itu, output untuk kegiatan jasa merupakan nilai dari jasa yang diberikan pada pihak lain.
2. *Input Antara/Konsumsi Antara*, mencakup penggunaan berbagai barang dan jasa oleh suatu sektor dalam kegiatan produksi. Barang dan jasa tersebut berasal dari produksi sektor-sektor lain, dan atau juga produksi sendiri. Barang-barang yang digunakan sebagai *input* antara biasanya habis sekali pakai, seperti bahan baku, bahan penolong, bahan bakar dan sejenisnya.
3. *Input Primer (Nilai Tambah)*, atau lebih dikenal dengan nilai tambah merupakan balas jasa yang diciptakan/ diberikan kepada faktor-faktor produksi yang berperan dalam proses produksi. Balas jasa tersebut mencakup upah dan gaji, surplus usaha, penyusutan dan pajak tak langsung.

4. Permintaan Akhir dan Impor

Permintaan akan barang dan jasa dibedakan antara permintaan oleh sektor-sektor produksi untuk proses produksi (disebut permintaan antara) dan permintaan oleh konsumen akhir (disebut permintaan akhir). Permintaan akhir mencakup pengeluaran konsumsi rumah tangga, pengeluaran konsumsi pemerintah, pembentukan modal tetap, perubahan stok dan ekspor.

5. Tenaga Kerja, merupakan salah satu faktor produksi yang memiliki peranan cukup penting. Pengeluaran tenaga kerja oleh produsen merupakan salah satu komponen input primer, yang antara lain berupa upah, gaji, tunjangan dan bonus. Definisi tenaga kerja yang digunakan yaitu penduduk berumur 10 tahun keatas yang bekerja dengan maksud memperoleh atau membantu memperoleh penghasilan, dan bekerja sekurang-kurangnya satu jam secara tidak terputus dalam seminggu yang lalu.
6. Produk Domestik Bruto (PDB), merupakan jumlah nilai tambah bruto

dari seluruh barang dan jasa yang dihasilkan akibat proses produksi yang dilakukan oleh seluruh kegiatan ekonomi dalam suatu negara atau pada suatu periode waktu tertentu (biasanya satu tahun). Nilai tambah bruto secara konsep terdiri atas upah dan gaji, surplus usaha, penyusutan dan pajak tak langsung neto.

METODOLOGI

Kajian ini menggunakan metode analisis deskriptif. Seluruh data dan informasi dikumpulkan melalui studi literatur atau kepustakaan. Dalam pengumpulan data, data yang diperoleh tidak selalu seperti yang diharapkan, seperti data tidak tersedia setiap tahunnya, sehingga perlu dilakukan perkiraan data dengan metode *interpolasi linier*. Dalam penyajian data juga dilakukan pengolahan-pengolahan sederhana terhadap data yang diperoleh untuk tujuan analisis, seperti ukuran pertumbuhan, distribusi dan indeks. Beberapa formula yang digunakan adalah sebagai berikut.

1. Interpolasi Linier

Interpolasi linier merupakan metode yang digunakan untuk mengetahui nilai dari sesuatu yang berada didalam sebuah interval atau diantara dua buah titik yang segaris. Formula yang digunakan dalam metode ini adalah:

$$Y = \frac{Y_2 - Y_1}{X_2 - X_1} \times (X - X_1) + Y_1$$

Dimana:

Y = Nilai variabel yang akan diperkirakan

Y_1 = Nilai variabel pada awal periode (diketahui)

Y_2 = Nilai variabel pada awal akhir (diketahui)

X = Variabel waktu dari nilai variabel yang akan diperkirakan (diketahui)

X_1 = Variabel waktu dari nilai variabel pada awal periode (diketahui)

X_2 = Variabel waktu dari nilai variabel pada awal akhir (diketahui)

2. Pertumbuhan

Ukuran ini digunakan untuk melihat kenaikan atau penurunan (dalam persen) dari suatu variabel pada tahun tertentu dibandingkan dengan periode sebelumnya. Adapun formula yang digunakan adalah:

$$r_{it} = \frac{X_{it} - X_{it-1}}{X_{it-1}} \times 100\%$$

Dimana:

r_{it} = pertumbuhan variabel ke-i tahun ke-t dalam persen

X_{it} = nilai variabel ke-i tahun ke-t

X_{it-1} = nilai variabel ke-i tahun ke-t-1

3. Distribusi

Ukuran ini digunakan untuk melihat peranan atau sumbangan (dalam persen) dari suatu variabel pada tahun tertentu. Formula yang digunakan adalah:

$$s_u = \frac{X_u}{\sum X_u} \times 100\%$$

Dimana:

- sit = sumbangan/*share variabel* ke- i tahun ke-t (dalam persen)
- Xit = nilai *variabel* ke-i tahun ke-t
- "Xit = jumlah seluruh nilai *variabel* ke-i tahun ke-t

PEMBAHASAN

A. Produk Domestik Bruto Indonesia dan Nilai Tambah Sektor Transportasi

Pola perkembangan sektor transportasi menunjukkan peningkatan yang berfluktuasi, hampir sama dengan perkembangan PDB. Hal ini terlihat pada jumlah kenaikan PDB transportasi dalam Tabel 1. Hanya saja, peran PDB terhadap transportasi mengalami penurunan pada tahun 2007 hingga tahun 2009. Secara keseluruhan, PDB transportasi menurun sebesar 0,48% di tahun 2007 dibandingkan tahun sebelumnya. Penurunan terbesar terjadi pada sektor angkutan jalan raya, yaitu sebesar 0,27%.

Tabel 1. Produk domestik bruto indonesia dan nilai tambah sektor transportasi atas dasar harga berlaku

Uraian	Tahun				
	2006	2007	2008	2009	2010*
Produk Domestik Bruto	3,339,217	3,950,893	4,951,357	5,613,442	6,275,527
PDB Transportasi	142,770	149,974	171,247	181,616	191,986
1. Angkutan Rel	1,355	1,398	1,650	1,616	1,582
2. Angkutan Jalan Raya	81,271	85,183	100,500	103,528	106,555
3. Angkutan Laut	16,106	16,043	16,019	15,344	14,669
4. ASDP	4,488	4,656	5,570	6,214	6,856
5. Angkutan Udara	14,669	16,547	19,666	24,249	28,831
6. Jasa Penunjang Angkutan	24,881	26,146	27,841	30,666	33,491
Peran PDB Transportasi (%)	4.28	3.80	3.46	3.24	3.06
1. Angkutan Rel	0.04	0.04	0.03	0.03	0.03
2. Angkutan Jalan Raya	2.43	2.16	2.03	1.84	1.70
3. Angkutan Laut	0.48	0.41	0.32	0.27	0.23
4. ASDP	0.13	0.12	0.11	0.11	0.11
5. Angkutan Udara	0.44	0.42	0.40	0.43	0.46
6. Jasa Penunjang Angkutan	0.75	0.66	0.56	0.55	0.53
Peran Jasa Transportasi Terhadap PDB Transportasi (%)					
1. Angkutan Rel	0.95	0.93	0.96	0.89	0.82
2. Angkutan Jalan Raya	56.92	56.80	58.69	57.00	55.50
3. Angkutan Laut	11.28	10.70	9.35	8.45	7.64
4. ASDP	3.14	3.10	3.25	3.42	3.57
5. Angkutan Udara	10.27	11.03	11.48	13.35	15.02
6. Jasa Penunjang Angkutan	17.43	17.43	16.26	16.89	17.44

Sumber : Pendapatan Nasional Indonesia, BPS, *) angka sementara

Perkembangan sektor transportasi akan berbeda dari propinsi ke propinsi, atau dari kawasan ke kawasan. Perkembangan mengenai besarnya kontribusi sektor transportasi terhadap PDB tergantung dari perkembangan faktor-faktor penentunya, baik dari sisi permintaan maupun sisi penawaran.

penurunan tiga tahun berturut-turut yaitu 3,80 tahun 2007, 3,46 tahun 2008 dan 3,24 tahun 2009. Diantara lima moda transportasi dan jasa penunjang angkutan yang memberikan kontribusi cukup besar adalah angkutan jalan, kemudian laut dan udara. Kereta api sebagai angkutan massal belum memberikan kontribusi yang cukup



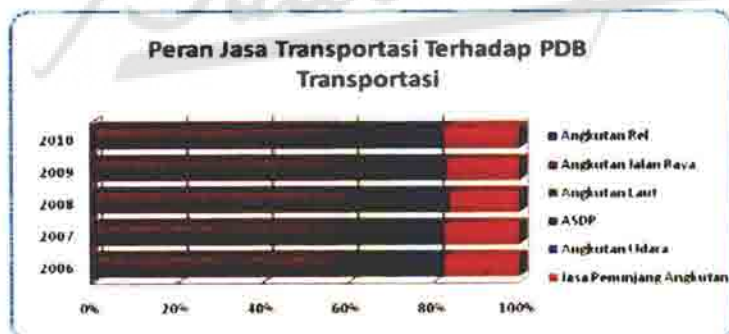
Grafik 1. Peran PDB transportasi atas dasar harga berlaku

Terdapat korelasi yang sangat kuat antara pertumbuhan PDB suatu negara dengan peningkatan kebutuhan transportasinya. Beberapa studi yang pernah dilakukan memperlihatkan bahwa pertumbuhan PDB akan memicu peningkatan permintaan jasa transportasi sebesar 1,5-2 persen. Dilihat dari kontribusinya, maka sumbangan sektor transportasi sangat kecil terhadap produk domestik bruto yaitu 3,97 tahun 2005, meningkat menjadi 4,28 tahun 2006, dan mengalami

berarti. Hal ini juga disebabkan pertumbuhan kebutuhan transportasi sangat terkait dengan berbagai sektor ekonomi lainnya seperti sektor konstruksi, industri, dan pertanian.

B. Struktur Permintaan Sektor Transportasi

Konsumsi antara merupakan penggunaan barang dan jasa oleh suatu sektor dalam kegiatan produksi. Nilai konsumsi antara



Grafik 2. Peran jasa transportasi terhadap PDB transportasi atas dasar harga berlaku

terjadi kenaikan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2009, nilai struktur permintaan konsumsi antara meningkat sebesar 7,13% dibandingkan tahun sebelumnya, dari Rp 184,120,722,000 menjadi Rp 197,251,468,000.

Pemakai akhir terdiri dari empat pelaku ekonomi, yaitu rumah tangga, pemerintah, perusahaan dan luar negeri. Nilai struktur permintaan konsumsi rumah tangga secara total pada tahun 2009 sebesar Rp 188,418,460,000 mengalami kenaikan sebesar 7,31% dibanding tahun sebelumnya.

Angkutan jalan raya merupakan permintaan sektor transportasi terbesar dari moda lainnya, yaitu sebesar 52,35% dari total konsumsi rumah tangga. Berbeda halnya dengan konsumsi pemerintah, angkutan udara menjadi moda unggulan dengan persentase sebesar 42,92% dari total Rp 14,693,720,000.

Berdasarkan tabel di bawah ini, angkutan udara dan angkutan laut menjadi angkutan utama dalam kegiatan ekspor. Kedua angkutan tersebut dinilai efektif dan efisien untuk pendistribusian komoditi sehingga permintaan akan kedua moda tersebut relatif lebih tinggi dibandingkan moda lainnya sebagaimana dapat dilihat pada tabel 2.

C. Struktur Penawaran Sektor Transportasi Atas Dasar Harga Berlaku

Struktur penawaran sektor transportasi dilihat dari *output* domestik, impor dan total penawaran. Dari *output* domestik terus mengalami peningkatan dari tahun 2005 s.d 2009. Pada tahun 2009 struktur penawaran *output* domestik meningkat sebesar 5,89% dibandingkan tahun sebelumnya, dari Rp 368,436,303 juta

menjadi Rp 390,124,825 juta. Nilai struktur penawaran *output* domestik didominasi oleh angkutan jalan raya sebesar 60,35% dari total penawaran *output* domestik, yaitu Rp 235,449,164 juta sebagaimana dapat dilihat pada tabel 3.

Struktur penawaran impor juga mengalami kenaikan dari tahun 2005 s.d 2009, dimana kenaikan terbesar terjadi pada tahun 2006, yaitu sekitar 11.32%. Rata-rata kenaikan penawaran dalam lima tahun terakhir yaitu sebesar 9.79% per tahun. Struktur penawaran impor didominasi oleh moda angkutan laut dan angkutan udara, masing-masing sebesar 44,21% dan 39,42%. Secara keseluruhan, jumlah penawaran *output* domestik dan impor angkutan jalan raya lebih tinggi dibandingkan moda lainnya.

D. Produk Domestik Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Fungsi Sosial Utama

Pola pembentukan PDRB dilihat dari fungsi sosial utama yang terdiri atas 7 aspek, maka nilai terendah adalah listrik, gas dan air sebesar 46.823 atau 0,83%. Transportasi menduduki peringkat ke 4 sebesar 181.616 atau 3,24%. Dari tabel terlihat bahwa nilai sektor transportasi sejak tahun 2005 s.d 2009 mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Rata-rata peningkatan nilai sektor transportasi selama lima tahun yaitu sebesar 13,72%. Kenaikan tertinggi terjadi pada tahun 2006 sebesar Rp 142,770 Milyar, yaitu sebesar 29.61% dibandingkan tahun sebelumnya. Pada tahun 2009, sektor transportasi meningkat sebesar 6% dibandingkan tahun 2008, dari Rp 171,247 Milyar menjadi Rp 181,616 Milyar. Dengan begitu, di tahun tersebut sektor transportasi menyumbang 3.24% dari total PDB.

Tabel 2. Struktur permintaan sektor transportasi atas dasar harga berlaku (Juta Rp)

Uraian	Tahun				
	2006	2007	2008	2009	2010*
Konsumsi Antara	157,859,231	170,989,977	184,120,722	197,251,468	210,382,213
1. Angkutan Rel	1,490,563	1,587,183	1,683,804	1,780,424	1,877,045
2. Angkutan Jalan Raya	77,405,358	87,057,730	96,710,103	106,362,475	116,014,847
3. Angkutan Laut	32,300,615	32,593,676	32,886,736	33,179,797	33,472,858
4. ASDP	4,053,333	4,458,025	4,862,717	5,267,409	5,672,101
5. Angkutan Udara	13,178,383	14,172,100	15,165,817	16,159,534	17,153,251
6. Jasa Penunjang Angkutan	29,430,980	31,121,263	32,811,546	34,501,828	36,192,111
Konsumsi Rumah Tangga	148,876,319	162,123,699	175,571,080	188,418,460	201,265,841
1. Angkutan Rel	3,143,330	3,324,850	3,506,369	3,687,889	3,869,408
2. Angkutan Jalan Raya	75,492,870	83,208,309	90,923,747	98,639,185	106,354,624
3. Angkutan Laut	13,130,787	13,049,384	13,167,982	12,686,579	12,205,177
4. ASDP	5,548,969	6,268,520	6,988,072	7,707,623	8,427,174
5. Angkutan Udara	36,912,888	41,328,916	45,744,943	50,160,971	54,576,998
6. Jasa Penunjang Angkutan	14,647,474	14,943,720	15,239,967	15,536,214	15,832,460
Konsumsi Pemerintah	12,256,186	13,068,697	13,881,209	14,693,720	15,506,232
1. Angkutan Rel	221,283	222,033	222,782	223,532	224,281
2. Angkutan Jalan Raya	4,229,815	4,353,421	4,477,027	4,600,633	4,724,239
3. Angkutan Laut	1,557,617	1,492,677	1,427,737	1,362,797	1,297,856
4. ASDP	481,422	525,721	570,020	614,319	658,618
5. Angkutan Udara	4,631,687	5,190,276	5,748,865	6,307,454	6,866,044
6. Jasa Penunjang Angkutan	1,134,361	1,284,569	1,434,777	1,584,985	1,735,193
Ekspor	28,325,302	27,086,422	25,847,543	24,608,663	23,369,784
1. Angkutan Rel	39,178	38,579	37,980	37,381	36,782
2. Angkutan Jalan Raya	811,829	992,859	1,173,889	1,354,918	1,535,948
3. Angkutan Laut	14,307,087	12,214,973	10,122,858	8,030,743	5,938,629
4. ASDP	11,354	11,870	12,385	12,901	13,416
5. Angkutan Udara	7,779,740	8,420,097	9,060,454	9,700,811	10,341,169
6. Jasa Penunjang Angkutan	5,376,113	5,408,045	5,439,977	5,471,909	5,503,840
Permintaan Akhir Lainnya	26,560,301	27,260,111	27,759,922	28,859,732	29,959,543
1. Angkutan Rel	108,038	114,029	120,021	126,012	132,003
2. Angkutan Jalan Raya	18,012,090	20,753,783	23,495,475	26,237,168	28,978,861
3. Angkutan Laut	4,428,880	2,967,566	1,306,251	244,936	-816,378
4. ASDP	343,606	383,231	422,857	462,482	502,107
5. Angkutan Udara	867,680	991,914	1,116,149	1,240,383	1,364,617
6. Jasa Penunjang Angkutan	2,800,006	2,049,588	1,299,170	548,751	-201,667
Total Permintaan	373,877,338	400,528,906	427,180,475	453,832,043	480,483,612
1. Angkutan Rel	5,002,392	5,286,674	5,570,955	5,855,237	6,139,518
2. Angkutan Jalan Raya	175,951,962	196,366,102	216,780,241	237,194,380	257,608,519
3. Angkutan Laut	65,724,986	62,318,275	58,911,564	55,504,852	52,098,141
4. ASDP	10,438,685	11,647,368	12,856,051	14,064,734	15,273,417
5. Angkutan Udara	63,370,379	70,103,304	76,836,229	83,569,153	90,302,078
6. Jasa Penunjang Angkutan	53,388,933	54,807,184	56,225,436	57,643,687	59,061,938

Sumber : Tabel Input Output, BPS dan Kementerian Perhubungan, diolah kembali, *) angka sementara

E. Transportasi dan Ekonomi Nasional

Kebutuhan transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya. Dalam kerangka makro-ekonomi, transportasi merupakan

tulang punggung perekonomian. Sistem transportasi baik jalan, kereta api, laut maupun udara memegang peranan dalam aspek sosial ekonomi melalui fungsi distribusi antara daerah satu dengan daerah yang lain.

Tabel 3. Struktur penawaran sektor transportasi atas dasar harga berlaku (juta Rp)

Uraian	Tahun				
	2006	2007	2008	2009	2010*
Output Domestik	325,059,259	346,747,781	368,436,303	390,124,825	411,813,348
1. Angkutan Rel	4,943,008	5,217,119	5,491,230	5,765,341	6,039,452
2. Angkutan Jalan Raya	174,799,089	195,015,781	215,232,473	235,449,164	255,665,856
3. Angkutan Laut	47,121,220	40,528,323	33,935,427	27,342,531	20,749,635
4. ASDP	10,351,504	11,545,256	12,739,007	13,932,759	15,126,511
5. Angkutan Udara	46,779,841	50,671,378	54,562,914	58,454,450	62,345,987
6. Jasa Penunjang Angkutan	41,064,597	43,769,925	46,475,252	49,180,579	51,885,907
Impor	48,818,079	53,781,126	58,744,173	63,707,220	68,670,267
1. Angkutan Rel	59,385	69,555	79,726	89,896	100,067
2. Angkutan Jalan Raya	1,152,874	1,350,321	1,547,769	1,745,216	1,942,664
3. Angkutan Laut	18,603,766	21,789,952	24,976,137	28,162,322	31,348,508
4. ASDP	87,181	102,112	117,043	131,975	146,906
5. Angkutan Udara	16,590,537	19,431,926	22,273,314	25,114,703	27,956,091
6. Jasa Penunjang Angkutan	12,324,336	11,037,260	9,750,184	8,463,108	7,176,032
Total Penawaran	373,877,338	400,528,907	427,180,476	453,832,045	480,483,614
1. Angkutan Rel	5,002,393	5,286,674	5,570,956	5,855,237	6,139,519
2. Angkutan Jalan Raya	175,951,962	196,366,102	216,780,241	237,194,381	257,608,520
3. Angkutan Laut	65,724,986	62,318,275	58,911,564	55,504,853	52,098,142
4. ASDP	10,438,685	11,647,368	12,856,051	14,064,734	15,273,417
5. Angkutan Udara	63,370,379	70,103,304	76,836,228	83,569,153	90,302,078
6. Jasa Penunjang Angkutan	53,388,933	54,807,185	56,225,436	57,643,687	59,061,938

Sumber: Tabel Input Output, BPS dan Kementerian Perhubungan, diolah kembali, *) angka sementara

Tabel 4. Produk domestik bruto atas dasar harga berlaku menurut fungsi sosial utama (milyar Rp)

Fungsi Sosial	Tahun				
	2005	2006	2007	2008	2009
1. Makanan	359,085	427,084	529,191	695,981	839,593
2. Perumahan	81,474	97,397	110,240	132,024	145,261
3. Pendidikan dan Kesehatan	48,679	58,183	69,969	83,605	97,196
4. Transportasi	110,157	142,770	149,974	171,247	181,616
5. Listrik, Gas dan Air	26,694	30,355	34,724	40,846	46,823
6. Lainnya	2,148,193	2,583,428	3,056,796	3,827,655	4,302,952
7. Produk Domestik Bruto	2,774,281	3,339,217	3,950,893	4,951,357	5,613,442
Persentase Terhadap PDB (%)					
1. Makanan	12.94	12.79	13.39	14.06	14.96
2. Perumahan	2.94	2.92	2.79	2.67	2.59
3. Pendidikan dan Kesehatan	1.75	1.74	1.77	1.69	1.73
4. Transportasi	3.97	4.28	3.80	3.46	3.24
5. Listrik, Gas dan Air	0.96	0.91	0.88	0.82	0.83
6. Lainnya	76.21	77.43	77.37	77.37	77.31
7. Produk Domestik Bruto	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Sumber : Pendapatan Nasional Indonesia, BPS

Pergerakan manusia dan distribusi barang akan menjadi lebih mudah dan cepat bila sarana transportasi yang ada berfungsi sebagaimana mestinya sehingga transportasi dapat menjadi salah satu sarana untuk mengintegrasikan

berbagai wilayah di Indonesia. Prinsip pelayanan transportasi adalah *servicing* dalam arti untuk melayani permintaan yang sudah komersial, dan *promoting* dimaksudkan untuk melayani daerah yang masih tertinggal

yang diwujudkan dalam bentuk pelayanan transportasi bersubsidi atau pelayanan transportasi perintis.

Arah pembangunan sektor transportasi nasional adalah mewujudkan terbangunnya daya saing transportasi nasional, sehingga dapat meningkatkan investasi dan memacu pertumbuhan ekonomi nasional. Untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, maka fungsi pelayanan transportasi adalah melalui penyediaan jasa transportasi guna mendorong pemerataan hasil pembangunan, melayani kebutuhan masyarakat luas dengan harga terjangkau baik di perkotaan maupun di pedesaan, wilayah pedalaman dan terpencil, melancarkan distribusi barang dan jasa serta mendorong pertumbuhan sektor-sektor ekonomi nasional. Hal tersebut didukung oleh ketersediaan sarana dan prasarana transportasi saat ini adalah jaringan kereta api beroperasi sepanjang 4.773 km, pelabuhan penyeberangan 175 unit dengan 140 lintasan, pelabuhan laut yang diusahakan sebanyak 111 unit, dan bandara sebanyak 233 unit. Sedangkan sarana gerbong KA sebanyak 3.278 unit, kapal sebanyak 9.884 unit (13,1 juta GT) dan pesawat 247 unit.

Pembangunan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi yang menghubungkan pusat-pusat produksi dengan daerah pemasarannya dimaksudkan untuk menjamin kelancaran distribusi barang dan pergerakan manusia di seluruh wilayah tanah air, hal ini dapat menimbulkan efek ekonomi berganda (*multiplier effect*), baik dalam hal penyediaan lapangan kerja, maupun investasi dalam perekonomian lokal dan regional.

Tabel 5. menunjukkan perkembangan peran sektor transportasi terhadap perekonomian nasional.

PDB Indonesia di sektor transportasi pada tahun 2009 mengalami peningkatan sebesar 6,05% dibanding tahun sebelumnya. Pertumbuhan ekonomi di sektor transportasi menurun drastis pada tahun 2007 dan 2008, dan kembali mengalami peningkatan pada tahun 2009. Pertumbuhan ekonomi di tahun 2009 meningkat menjadi 5,46% dengan jumlah penyerapan tenaga kerja sebanyak 5.803.471 orang. Jumlah tersebut berbanding lurus dengan peningkatan produktivitas tenaga kerja di tahun 2009 sebesar Rp 67.222.668 per orang.

Tabel 5. Transportasi dan ekonomi nasional

Rincian	Tahun				
	2006	2007	2008	2009	2010*
Ekonomi Nasional					
PDB (Milyar Rp)	3,339,217	3,950,893	4,951,357	5,613,442	6,275,527
Pertumbuhan Ekonomi (%)	5.50	6.35	6.01	4.55	3
Tenaga Kerja (orang)	95,892,432	96,321,012	96,749,592	97,178,172	97,606,752
Produktivitas Tenaga Kerja (Rp/orang)	7,179,207	7,781,308	8,285,550	8,713,996	9,142,442
Laju Inflasi (%)	6.60	6.59	11.06	2.78	-6
Jumlah Penduduk (Ribu orang)	222,747	225,642	228,523	231,370	234,217
Sektor Transportasi					
PDB (Milyar Rp)	142,770	149,974	171,247	181,616	191,986
Pertumbuhan Ekonomi (%)	6.61	2.82	2.74	5.46	8
Tenaga Kerja (orang)	5,356,870.84	5,505,737.67	5,654,604.51	5,803,471.35	5,952,338
Produktivitas Tenaga Kerja (Rp/orang)	60,680,810	62,979,350	65,156,865	67,222,668	69,288,470
Laju Inflasi (%)	1.02	1.25	7.49	-3.67	-15

Sumber : Berbagai Penerbitan BPS, *) angka sementara



Grafik 3. Peran PDB transportasi atas dasar harga berlaku

PENUTUP

1. Hubungan antara ekonomi dengan transportasi sangat dibutuhkan sebagai bahan masukan pengambilan keputusan guna memberikan gambaran kontribusi transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi (misalnya bagaimana peran transportasi dalam penyerapan tenaga kerja, peran transportasi dalam pengurangan kemiskinan dll). Untuk itu ke depan perlu ditetapkan indikator/parameter yang tepat guna melakukan analisis dan pengukuran hubungan tersebut.
2. Keberhasilan penyelenggaraan transportasi ke depan tidak cukup sekedar hanya diukur dari sejumlah indikator parameter pertumbuhan fisik misalnya: penambahan luas dermaga, penambahan jumlah kapal dan sarana serta prasarana transportasi lainnya. Keberhasilan pembangunan transportasi nasional khususnya untuk jangka panjang, akan lebih ditentukan oleh efisiensi yang akan membawa dampak daya saing sektor lain.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, *Penelitian Statistik Kinerja Transportasi dan Ekonomi*, 2010.
- Badan Pusat Statistik, 2010. *Statistik Indonesia*.
- Badan Pusat Statistik, 2010. *Indikator Ekonomi*.
- Burhan, Gunawan, Marzuki. 2002. *Statistik Terapan Untuk Penelitian Sosial*. Gadjah Mada University Press. Yogyakarta.
- Kementerian Perhubungan, 2010-2014. *Rencana Strategis*.
- Rustian Kamaluddin. 2003. *Ekonomi Transportasi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Galia. Jakarta.
- Sugiyono. 2000. *Statistik Untuk Penelitian*. Alfabeta. Bandung.
- *) Lahir di Magetan 8 Desember 1963. S1 Ekonomi Manajemen. S2 Manajemen Transportasi. Peneliti Madya Bidang Transportasi Darat. Kasubag Evaluasi dan Pelaporan Setbadan Litbang Perhubungan.