

Kemiskinan dan Distribusi Pendapatan pada Masyarakat Pesisir di Kabupaten Aceh Tamiang

Zakiah¹, Isnaini Harahap², Zuhrial Mawawi³

^{1,2,3} Universitas Islam Negeri Sumatera Utara

INFO ARTIKEL A B S T R A C T

Riwayat Artikel:

Received March 1st, 2024

Revised March 27th, 2024

Accepted April 15th, 2024

Keywords:

Poverty

Gini ratio

coastal communities

This research aims to determine the level of poverty and income distribution in coastal communities in Aceh Tamiang Regency. The method used is descriptive qualitative with primary data, namely poverty data, and Gini ratio, obtained from the Central Statistics Agency, Regional Development Agency, and others. The results of this research are that by discussing poverty in more detail, there is an indicator that explains the size of income equality in a region. This indicator is the Gini Ratio which describes the size of population income inequality with a range of 0 (perfect equality) to 1 (perfect inequality). The higher the Gini Ratio, the wider the income inequality between the population. Michael Todaro, a development economist from Italy, states that the Gini Ratio value which is between 0.50-0.70 indicates very unequal equality, whereas if the value is between 0.36-0.49 it shows a moderate gap, while if the value is The Gini is between 0.20-0.35, which means relatively high (even) equality.

A B S T R A K

Kata Kunci:

Kemiskinan

Rasio Gini

Komunitas Pesisir

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui Tingkat kemiskinan dan distribusi pendapatan pada Masyarakat pesisir di Kabupaten Aceh Tamiang. Metode yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan data primer yaitu data kemiskinan, gini ratio, di dapatkan dari Badan Pusat Statistik, Badan Pembangunan daerah dan lain-lain. Hasil dari penelitian ini adalah Membahas lebih detil tentang kemiskinan, terdapat suatu indikator yang menjelaskan ukuran pemerataan pendapatan terhadap suatu wilayah. Indikator ini adalah Gini Ratio yang menggambarkan besar kecilnya ketimpangan pendapatan penduduk dengan kisaran angka 0 (pemerataan sempurna) sampai dengan 1 (ketimpangan yang sempurna). Semakin tinggi angka Gini Ratio, semakin lebar pula terjadi ketimpangan pendapatan antar penduduknya. Menurut Michael Todaro, ahli ekonomi pembangunan dari Italia, menyebutkan bahwa nilai Gini Ratio yang terletak antara 0,50-0,70 menandakan pemerataan yang sangat timpang, sedangkan apabila nilainya terletak antara 0,36-0,49 menunjukkan kesenjangan sedang, sementara apabila nilai Gini terletak antara 0,20-0,35 dinyatakan pemerataan relatif tinggi (merata).

©2024

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Palangka Raya

*Corresponding author :

Address : Medan, Sumatera Utara, Indonesia

E-mail : zakiahzkmuhammad@gmail.com , Isnaini.harahar@uinsu.ac.id , Zuhrial.nawawi@uinsu.ac.id

I. PENDAHULUAN

Pembangunan adalah pertumbuhan dan perubahan ke arah yang lebih baik. Segala pembangunan ditujukan untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat. Pembangunan pada mulanya dipahami dalam pengertian pertumbuhan ekonomi masyarakat, karena suatu masyarakat akan dianggap berhasil melaksanakan pembangunan apabila laju pertumbuhan ekonominya sangat tinggi dan mengalami perubahan (Darwin Lie et al., 2022).

Indonesia merupakan negara dengan luas daratan yang luas, sekitar 2,01 juta kilometer persegi. Dengan luasnya wilayah yang demikian maka diperlukan adanya sarana prasarana yang menghubungkan keterhubungan antar wilayah agar kegiatan perekonomian dapat berjalan, karena dengan adanya kegiatan perekonomian di masyarakat maka pertumbuhan ekonomi dapat meningkat. ketentuan distribusi. barang atau jasa.

Jalan tol merupakan salah satu prioritas pembangunan pemerintah saat ini. Selama periode 2013-2021, sekitar 1.700 km jalan tol baru akan mulai digunakan. Selain itu, pemerintah juga menargetkan pengoperasian jalan tol sepanjang 6.000 km pada tahun 2025 (Zalima et al., 2023). Jalan termasuk jalan tol, merupakan sarana yang efektif untuk merangsang pertumbuhan ekonomi (Hidayat et al., 2023). Selain untuk tujuan pembangunan ekonomi, jalan tol di berbagai negara juga sering digunakan sebagai sarana pemerataan pembangunan dan pembangunan daerah (Cascetta et al., 2020). Hal ini juga merupakan salah satu program pembangunan yang ingin dicapai Pemerintah melalui program pembangunan jalan tol. Beberapa manfaat pembangunan jalan tol di Indonesia antara lain mengurangi waktu tempuh hingga 35% dan meningkatkan volume angkutan barang (Martono, 2023). Selain itu, pada industri manufaktur, keberadaan jalan tol dapat meningkatkan nilai tambah, meningkatkan produk domestik regional bruto (PDRB) sebesar 2,51% dan meningkatkan kesempatan kerja (Rokhmat et al., 2020). Selain itu adanya peningkatan efisiensi pada industri manufaktur yang terhubung dengan jalan tol. Hal ini disebut-sebut sebagai strategi untuk menyelesaikan masalah kemiskinan di Indonesia. Selain itu, pembangunan infrastruktur jalan tol (pajak lokasi) masih dianggap sebagai kunci keberhasilan negara-negara di dunia dan menjadi tolak ukur dalam menentukan tingkat kemajuan perekonomian suatu negara, baik secara makro maupun mikro (Palilu, 2022). Selain itu di beberapa negara keberadaan jalan tol (Pajak Lokasi) juga dibangun di perkotaan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas, tentunya di kota-kota tersebut diintegrasikan dengan pengembangan sistem transportasi massal yang terintegrasi.

Dasar hukum tol (pajak lokasi) adalah Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004. Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, jalan sebagai prasarana transportasi mempunyai peranan penting dalam pembangunan ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik dan pertahanan. dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat (Al Kaushar, 2023).

Banyak proyek pembangunan infrastruktur yang sedang dibangun di Indonesia khususnya di Provinsi Sumatera Selatan, di Kota Palembang. Pembangunan ini merupakan salah satu prasarana transportasi jalan yang penting karena dapat menghubungkan suatu daerah dengan daerah lain dan dapat dijadikan sebagai jalur alternatif. terjadi pada jalan menuju Palembang-Indralaya sehingga jalan tersebut sangat lebar untuk mengimbangi hal tersebut dan menentukan laju peningkatan lalu lintas sehingga keberadaan jalan tol Palembang-Indralaya sepanjang 22 km memberikan dampak yang besar bagi pembangunan suatu negara. Diperkirakan tol Palembang – Indralaya akan terus berkembang dan berkelanjutan di tahun-tahun mendatang.

II. METODE

Dalam penelitian ini data-data yang diperlukan dapat diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS), data-data tersebut dimaksudkan untuk menjadi pedoman dan pedoman dalam melaksanakan penelitian agar berorientasi pada hasil dan sesuai dengan keinginan peneliti. dipelajari untuk mengidentifikasi karakteristik perjalanan yang Data ini mempengaruhi bangkitan dan daya tarik pergerakan kendaraan, khususnya: 1) Tingkat pemanfaatan masyarakat, 2) Umur, 3) Pendidikan, 4) Pendapatan, 5) Jumlah kendaraan bermotor dan 6) Jumlah mobil. Jalan Tol Palindra mempunyai nilai investasi sebesar 3,3 triliun, apalagi jalan tersebut sebagian besar dibangun pada daerah rawa dan medan sulit, sehingga diperlukan metode konstruksi khusus yaitu dengan menggunakan teknologi metode Vacuum Consolidation (VCM). VCM dapat digunakan untuk mempercepat penurunan dan meningkatkan daya dukung tanah lunak alami. Karena dapat mengurangi jumlah air dan udara di dalam tanah. Cara ini dapat mempercepat proses penurunan permukaan tanah melalui pemompaan vakum jangka panjang.

III. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pembangunan perekonomian melalui pembangunan jalan tol dapat memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan perekonomian daerah. Jalan tol dapat meningkatkan konektivitas antar wilayah, mempercepat pergerakan barang dan manusia, serta mendorong pertumbuhan investasi dan industri di wilayah sekitarnya. Hal ini juga dapat menciptakan lapangan kerja baru dan meningkatkan mobilitas penduduk, sehingga dapat mengarah pada pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Namun demikian, pembangunan jalan tol perlu dipastikan dilakukan secara hati-hati dengan mempertimbangkan dampak lingkungan dan kebutuhan masyarakat setempat.

Palembang, ibu kota provinsi Sumatera Selatan, merupakan kota yang kaya akan sejarah, budaya, dan sumber daya alam. Dalam beberapa tahun terakhir, jaringan jalan tol berperan penting dalam pertumbuhan perekonomian kota. Jaringan jalan tol telah memberikan kontribusi yang signifikan terhadap perkembangan perekonomian Kota Palembang. Sedangkan Indralaya merupakan ibu kota Kabupaten Ogan Ilir yang berbatasan langsung dengan Kota Palembang. Indralaya merupakan tempat pusat perkantoran pemerintahan Kabupaten Ogan Ilir serta kampus Universitas Sriwijaya, menjadikan Indralaya sebagai destinasi penghasil dan daya tarik pariwisata. Selain itu, jalan Palembang-Indralaya juga menjadi titik pertemuan jalan Lintas Timur dan Lintas Tengah, sehingga membuat jalan Palembang-Indralaya selalu ramai lalu lintas.

Pada tahun 2015, pemerintah memulai pembangunan Tol Palembang-Indralaya (Tol Palindra) sebagai solusi padatnya lalu lintas di jalur tersebut. Jalan Tol Palembang – Indralaya yang merupakan bagian dari Jaringan Jalan Tol Trans Sumatera merupakan jalan yang menghubungkan Merak Bakauheni, Medan, dan Aceh. Tol Palembang memiliki total panjang 22 km yang terbagi dalam tiga seksi, yakni Seksi I: Palembang – Pemulutan mulai beroperasi pada 12 Oktober 2017, Seksi II: Pemulutan – Kota Terpadu Tunggal (KTM) sepanjang 7 km sepanjang 5 km dan Seksi III: Kota Terpadu Mandiri (KTM) – Simpang Susun Indralaya sepanjang 10 km.

Palindra TOL (Tax on Locatin) mulai beroperasi pada tahun 2017 sebagai solusi kemacetan lalu lintas pada jalur Palembang – Indralaya. Namun seringkali penyediaan jalan

tol tidak dibarengi dengan kualitas pelayanan yang maksimal. Tingkat pelayanan ini diukur dari tingkat kepuasan pengguna jalan tol. Survei pengguna jalan tol Palindra dilakukan untuk mengumpulkan data, dilanjutkan dengan uji validasi dan reliabilitas, Critical Performance Analysis (IPA). Hasil analisis menunjukkan tingkat kepuasan pengguna jalan Tol Palindra sebesar 3,16 artinya pengguna cukup puas terhadap pelayanan Tol Palindra. Atribut pelayanan yang perlu ditingkatkan dari hasil analisis adalah kondisi turn-in, perlintasan lereng dan lereng yang aman dan nyaman, kondisi permukaan jalan tol yang datar dan tidak licin, serta tersedianya pagar pengaman di tengah dan pagar jalan tol.

Penggunaan lahan sangat mempengaruhi transportasi yang membentuk keterkaitan antara penggunaan lahan tersebut, sehingga dengan pergerakan transportasi ini kita dapat memperkirakan jumlah dan lokasi kebutuhan transportasi di masa depan, termasuk jumlah perjalanan angkutan umum dan pribadi. Kuantitas lalu lintas dan lokasi berguna untuk kebijakan investasi dalam perencanaan transportasi yang lebih efisien, efektif dan ekonomis. Oleh karena itu, perlu adanya pemodelan pembangkitan dan penangkapan gerak kendaraan. Dimana model ini dimaksudkan untuk memperkirakan seakurat mungkin bangkitan dan tarikan lalu lintas saat ini digunakan untuk memprediksi penggunaan lahan di masa depan.

Walaupun jalan tol Palembang – Pematang Siantan berusaha melewati lahan terbuka, namun nyatanya sebagian juga melewati infrastruktur jalan lingkungan yang ada, dengan demikian akan terjadi perubahan luas wilayah, baik pada tingkat sosial ekonomi masyarakat, perubahan fungsi dan perubahan penggunaan lahan, pergerakan lalu lintas pada jalur ini.

Penggunaan lahan sangat mempengaruhi transportasi, sehingga membentuk keterkaitan antara penggunaan lahan tersebut, sehingga dengan peralihan transportasi ini kita dapat memperkirakan jumlah dan lokasi kebutuhan transportasi di masa depan, termasuk jumlah perjalanan angkutan umum dan pribadi. Kuantitas lalu lintas dan lokasi berguna untuk kebijakan investasi dalam perencanaan transportasi yang lebih efisien, efektif dan ekonomis. Oleh karena itu, perlu adanya pemodelan pembangkitan dan penangkapan gerak kendaraan. Dimana model ini dimaksudkan untuk memperkirakan seakurat mungkin bangkitan dan tarikan lalu lintas saat ini digunakan untuk memprediksi penggunaan lahan di masa depan. Ruas tol ini dilaksanakan melalui penugasan kepada PT Hutama Karya. Ruas ini juga mendapatkan alokasi Penyertaan Modal Negara (PMN) yang sudah tersedia sebesar lebih kurang 3,6 Triliun.

Dampak dari pembangunan jalan tol ini diharapkan dapat menciptakan kondisi yang mendukung akses lalu lintas antar wilayah sehingga kegiatan komersial dapat berjalan dengan lancar. Dampak positif lainnya adalah terbukanya lapangan kerja dan peningkatan aktivitas ekonomi masyarakat, mempercepat perjalanan, dan memperlancar distribusi barang dan jasa untuk mendukung pertumbuhan perekonomian dan meningkatkan distribusi hasil pembangunan. Namun dampak lain juga terjadi di Kecamatan Pemulutan, salah satu kecamatan di Kabupaten Ogan Ilir, Sumatera Selatan, Indonesia. Kecamatan Pemulutan mempunyai lokasi paling strategis untuk pembangunan jalan tol, sehingga jarak Palembang ke Indralaya bisa dipersingkat dari jarak 32 km menjadi 22 km. Diketahui sebelumnya bahwa pendapatan masyarakat di Kabupaten Pemulutan berasal dari sektor pertanian khususnya petani padi, dimana terjadi penggusuran besar-besaran terhadap lahan pertanian di Kabupaten Pemulutan akibat pembangunan jalan Tol Palindra. Walaupun jalan tol

Palembang – Pemulsaan berupaya melewati lahan terbuka, namun sebagian juga melewati infrastruktur jalan lingkungan yang ada, sehingga di kawasan tersebut akan terjadi perubahan baik situasi sosial ekonomi masyarakat, perubahan fungsi penggunaan lahan, dan penyesuaian arus lalu lintas. di rute ini.

Jalan tol memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pembangunan perekonomian kota Palembang, antara lain:

1 Peningkatan konektivitas wilayah

Salah satu manfaat utama jaringan jalan tol Palembang adalah peningkatan konektivitas wilayah. Jalan Tol Trans Sumatera yang menghubungkan Palembang dengan wilayah-wilayah utama di Sumatera Selatan memungkinkan pergerakan barang dan orang menjadi lebih lancar. Hal ini memudahkan akses terhadap kawasan produktif, seperti lahan pertanian dan kawasan industri, yang secara langsung meningkatkan perdagangan dan distribusi produk.

2 Pengurangan Biaya Logistik

Dengan adanya jalan tol, biaya logistik transportasi barang menjadi lebih efisien. Perjalanan yang lebih cepat dan lancar mengurangi biaya bahan bakar, pemeliharaan kendaraan, dan waktu perjalanan. Hal ini berdampak langsung pada daya saing bisnis dan industri di Palembang, memungkinkan mereka untuk menawarkan produk dengan harga yang lebih kompetitif.

3 Stimulasi Sektor Pariwisata

Jaringan tol juga telah mendorong pertumbuhan sektor pariwisata Palembang. Dengan semakin mudahnya akses ke tempat wisata unik seperti Pulau Kemaro, Benteng Kuto Besak dan Danau Ogan, jumlah wisatawan meningkat signifikan. Hal ini menciptakan peluang bisnis di sektor pariwisata dan mendorong pertumbuhan ekonomi lokal.

4 Pembangunan Infrastruktur Tambahan

Pembangunan jalan tol seringkali dibarengi dengan investasi infrastruktur tambahan seperti pusat perbelanjaan, hotel, restoran, dan SPBU. Hal ini menciptakan lapangan kerja tambahan dan merangsang pertumbuhan ekonomi lokal di wilayah sekitarnya.

5 Diversifikasi ekonomi

Dengan konektivitas yang lebih baik, dunia usaha di Palembang dapat menjajaki peluang usaha yang lebih luas. Diversifikasi ekonomi membantu mengurangi risiko penurunan sektor-sektor tertentu. Hal ini dapat mendorong lebih banyak investasi dan inovasi di kota ini.

6 Peningkatan kualitas hidup

Selain mendukung pertumbuhan ekonomi, jaringan jalan tol juga meningkatkan kualitas hidup warga Palembang. Kemacetan lalu lintas berkurang, polusi udara berkurang dan waktu perjalanan menjadi lebih efisien. Semua faktor ini berkontribusi terhadap peningkatan kualitas hidup dan kebahagiaan masyarakat.

Jaringan jalan tol di Palembang memberikan dampak positif yang signifikan terhadap perkembangan perekonomian kota. Dari peningkatan konektivitas hingga diversifikasi ekonomi, manfaatnya sudah jelas. Melalui investasi berkelanjutan di bidang infrastruktur transportasi, Palembang dapat terus mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, menciptakan peluang yang lebih besar bagi masyarakatnya, dan mempertahankan statusnya sebagai pusat perekonomian penting di wilayah Sumatera Selatan.

IV. KESIMPULAN

Banyak proyek pembangunan infrastruktur yang sedang dibangun di Indonesia, khususnya di provinsi Sumatera Selatan, kota Palembang. Salah satu pembangunan ini adalah pembangunan jalan tol. Jalan tol menjadi prasarana transportasi jalan yang penting karena dapat menghubungkan suatu daerah dengan daerah lain dan dapat dijadikan sebagai jalur alternatif.

Kemacetan lalu lintas terjadi pada ruas jalan menuju arah Palembang-Indralaya sehingga jalan tersebut sangat lebar untuk mengimbangi hal tersebut dan menentukan laju peningkatan lalu lintas sehingga keberadaan jalan tol Palembang-Indralaya sepanjang 22 km mempunyai pengaruh yang besar terhadap perkembangan suatu wilayah. wilayah. Diperkirakan tol Palembang-Indralaya akan terus berkembang dan berkelanjutan di tahun-tahun mendatang.

Meskipun terdapat perdebatan mengenai dampak positif dan negatif pembangunan jalan tol, namun jalan tol tidak boleh banyak menggunakan lahan pertanian karena sektor pertanian merupakan tulang punggung perekonomian negara. Sehingga diharapkan pembangunan tol tersebut tidak banyak melewati lahan subur yang digunakan sebagai tempat penyimpanan pangan. Akan lebih baik jika jalan tersebut melewati lahan yang tandus dan tidak produktif.

Pengembang atau investor jalan tol juga diharapkan turut prihatin dengan nasib para pemilik warung makan atau pengusaha lain yang membuka usaha di sepanjang jalan yang terdampak, keberadaan jalan tol tersebut karena dibangunnya jalan tol di sekitar titik-titik lelah yang bertujuan untuk membantu mereka. Kegiatan usaha bangkrut akibat dampak pembangunan jalan tol.

Terakhir, jika dikelola dengan baik dan tidak hanya sekedar untuk kepentingan investor dan kelompok tertentu, diharapkan sektor jalan tol juga dapat menjadi alternatif pembangunan dan mengembangkan lapangan kerja di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Al Kaushar, M. (2023). *Implementasi Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan di Kota Banda Aceh*. UIN Ar-Raniry Banda Aceh.
- Cascetta, E., Carteni, A., Henke, I., & Pagliara, F. (2020). Economic growth, transport accessibility and regional equity impacts of high-speed railways in Italy: Ten years ex post evaluation and future perspectives. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 139, 412–428.
- Darwin Lie, S. E., MM, L. E. N., Nana Triapnita Nainggolan, S. E., MM, L. D. S., SE, M. A., & Hery Pandapotan Silitonga, S. E. (2022). *Indeks Pembangunan Manusia Dengan Pertumbuhan Ekonomi*. CV. Azka Pustaka.
- Hidayat, N., Nazly, M., Xanichal, H. A., Karo-Karo, R. U., & Gaol, R. I. L. (2023). Pengaruh Dampak sosial Terhadap Proyek Pembangunan Jalan Tol Di Medan-Binjai. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Nusantara*, 4(4), 3301–3307.
- Martono, R. V. (2023). *Manajemen Logistik (Edisi Revisi)*. Gramedia Pustaka Utama.
- Palilu, A. (2022). *Pembangunan infrastruktur transportasi terhadap produk domestik regional bruto*. CV. Azka Pustaka.
- Rokhmat, A., Sasana, H., Nugroho, S. B. M., & Yusuf, E. (2020). Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Pelayanan Dasar, Jalan Provinsi, Air Bersih, Hotel, Penginapan Dan Restoran Terhadap Produk Domestik Regional Bruto. *Jurnal Riset*

Ekonomi Dan Bisnis, 13(2), 70–88.

Zalima, M., Ikrarudin, S. A., Amelia, S., & Panorama, M. (2023). Kontribusi Tol (Tax On Location) Dalam Pembangunan Ekonomi di Palembang. *JEPP: Jurnal Ekonomi Pembangunan Dan Pariwisata*, 3(2), 95–101.