

SKRIPSI

**PENGELOLAAN RETRIBUSI TERMINAL MALENGKERI
DI KOTA MAKASSAR JUNI 2020**



**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

2021

**PENGELOLAAN RETRIBUSI TERMINAL MALENGKERI KOTA
MAKASSAR JUNI 2020**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Studi dan
Memperoleh Gelar Sarjana Ilmu Administrasi Negara

Disusun dan Diajukan Oleh :

AINUN AMALIA ANDIRI

Nomor Stambuk : 10561 11173 16

Kepada

15/03/2021

1 cap
Smb. Alumni

R/002A/ADM/21 CD
AND

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Pengelolaan Retribusi Terminal Malengkeri di Kota Makassar Juni 2020
Nama Mahasiswa : Ainun Amalia Andiri
Nomor Stambuk : 10561 11173 16
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

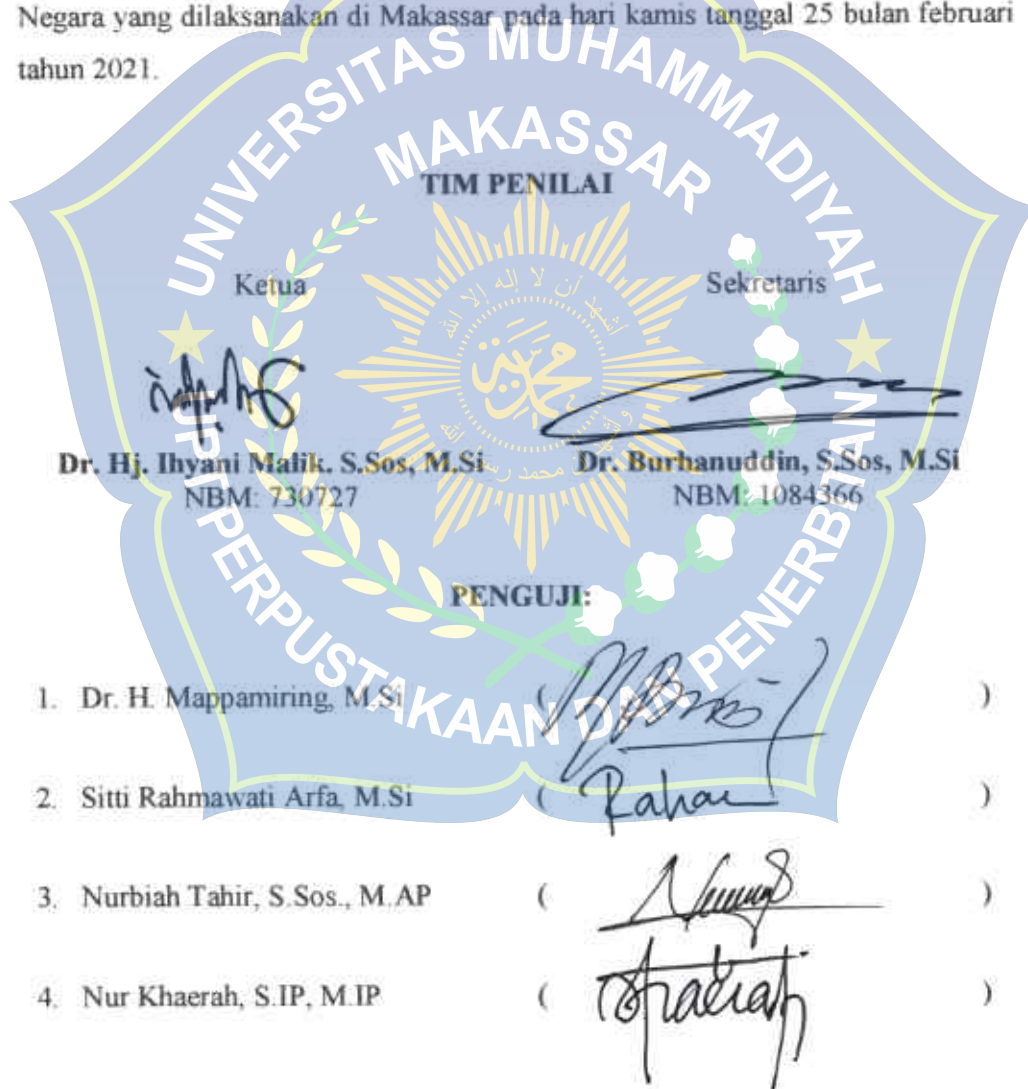


Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos., M.Si
NBM: 730727

Nasrulhaq, S.Sos., MPA
NBM: 1067463

HALAMAN PENERIMAAN TIM

Telah diterima oleh Tim Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor 0157/FSP/A.4-II/II/42/2021 sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi dan memperoleh gelar sarjana dalam Program Studi Ilmu Administrasi Negara yang dilaksanakan di Makassar pada hari kamis tanggal 25 bulan februari tahun 2021.



HALAMAN PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Mahasiswa : Ainun Amalia Andiri
Nomor Stambuk : 1056 1111 7316
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa benar skripsi penelitian ini adalah karya saya sendiri bukan hasil plagiat dari sumber lain. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai aturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Makassar.

Makassar, 24 Februari 2021

Yang Menyatakan,

Ainun Amalia Andiri

NIM: 105611117316

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, atas segala limpahan rahmat dan hidayah-Nya, shalawat dan salam tak lupa penulis kirimkan kepada Rasulullah SAW, beserta para keluarganya, sahabat dan para pengikutnya. Merupakan salah satu nikmat yang tiada ternilai sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "Pengelolaan Retribusi Terminal Malengkeri di Kota Makassar Juni 2020". Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar sarjana Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Mublis Madani, M.Si selaku Pembimbing I dan Ibu Nurbiah Tahir, S.Sos., M.AP selaku Pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya membimbing dan mengarahkan penulis, sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.
2. Ibu Dr. Hj. Ihyani Malik, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.
3. Bapak Nasrul Haq, S.Sos., MPA selaku Ketua Prodi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.
4. Bapak Dr. H. Mappammiring, M. Si selaku penasihat akademik yang senantiasa memberikan masukan-masukan dan bimbingan selama penulis menjalani proses perkuliahan
5. Kedua orang tua dan penulis yaitu dedi Ansar Padu dan mama Nunni dan segenap keluarga yang senantiasa memberikan semangat dan bantuan, baik moril maupun materil
6. Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro dan Terminal Malengkeri

terima kasih atas segala kerjasama dan bantuan yang telah diberikan selama penulis melaksanakan penelitian

7. Keluarga besar Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar Angkatan 2016 (Federasi), terkhusus teman-teman seperjuangan kelas IAN E dan Non- Reg terima kasih atas segala do'a baik dan kebersamaannya selama ini
8. Saudara tak sedarah tak sehat tak sepemikiran tapi tak pernah hilang SJAD, GEMSU, Miss You, Ber-Ti-Ga, Foto x Banner yang selalu mengajak dikala sibuk dan kosong, terimakasih sudah menjadi rumah kalian keren, ayo liburan lagi.

Diakhir tulisan ini penulis memohon maaf kepada semua pihak atas segala kekurangan dan kekhilafan, disadari maupun yang tidak disadari. Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya skripsi ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Makassar, 1 Februari 2021

Ainun Amalia Andiri

ABSTRAK

AINUN AMALIA ANDIRI. 2020. Pengelolaan Retribusi Terminal Malengkeri di Kota Makassar Juni 2020 (Dibimbing oleh Muhlis Madani dan Nurbiah Tahir)

Pengelolaan merupakan suatu proses kegiatan pembaharuan, yaitu melakukan upaya-upaya demi menjadikan sesuatu lebih sesuai atau cocok dengan kebutuhan menjadi lebih baik atau bermanfaat. Retribusi terminal retribusi terminal sebagai salah satu retribusi jasa usaha yang dipungut oleh Pemerintah Daerah kepada setiap orang atau badan pribadi yang memanfaatkan jasa layanan terminal yang menjalankan angkutan orang atau barang dengan kendaraan umum.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri di Kota Makassar. Metode analisis dilakukan dengan metode kualitatif dengan tipe penelitian yaitu fenomenologi. Informan pada penelitian ini sebanyak 7 responden sebagai informan kunci. Data-data penelitian diperoleh dari berbagai sumber data yaitu data primer dan sekunder. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara, dokumentasi dan observasi. Teknik analisis data yang digunakan yaitu reduksi data, penyajian data dan penarik kesimpulan. Teknik pengabsahan data yang digunakan adalah trigulasi sumber, teknik, dan waktu.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri di Kota pada bulan Juni 2020 Makassar hampir optimal. Berdasarkan beberapa indikator pengelolaan dalam penelitian ini yaitu: 1) perencanaan, belum mencapai target retribusi serta sarana dan prasarana yang kurang memadai, 2) pengorganisasian, pembagian dan tata kerja sudah sesuai dengan bidang masing-masing, 3) pelaksanaan, prosedur yang dijalankan sudah sesuai dengan peraturan dan dijalankan dengan baik dan layak dilaksanakan, 4) pengawasan, pengawasan dilakukan dengan berkala dan baik.

Kata Kunci: Pengelolaan, Retribusi Terminal

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENERIMAAN TIM.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian.....	6
D. Manfaat Penelitian.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Penelitian Terdahulu.....	8
B. Konsep Pengelolaan.....	11
C. Konsep PAD.....	18
D. Konsep Retribusi Daerah.....	21
E. Konsep Retribusi Terminal.....	24
F. Kerangka Pikir.....	25
G. Fokus Penelitian.....	27
H. Deskripsi Fokus.....	27
BAB III METODE PENELITIAN	29
A. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	29
B. Jenis dan Tipe Penelitian.....	29
C. Informan.....	29

D. Teknik Pengumpulan Data.....	30
E. Teknik Analisis Data.....	31
F. Teknik Pengabsahan Data.....	32
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	34
A. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	34
B. Hasil Penelitian.....	38
C. Pembahasan Hasil Penelitian.....	58
BAB V KESIMPULAN	67
A. Kesimpulan.....	67
B. Saran.....	70
DAFTAR PUSTAKA	72
LAMPIRAN	79
RIWAYAT HIDUP	111



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Informan Penelitian.....	30
Tabel 4.1 Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Teminal.....	40
Tabel 4.2 Nama- Nama Personil Bidang Terminal.....	45
Tabel 4.3 Penetapan Jenis dan Tarif Retribusi Kendaraan Terminal.....	52



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	26
Gambar 4.1 Peta Lokasi Terminal Malengkeri.....	34



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembagian daerah di negara Indonesia atas daerah besar dan kecil dengan berbagai susunan dan bentuk pemerintahannya ditetapkan di dalam undang-undang, dengan melihat dan mengingat dasar permusyawaratan dalam negara pemerintahan negara. Setiap daerah yang disebut daerah otonom diberikan kesempatan dan kebebasan untuk menjalankan Otonomi Daerah.

Era otonomi daerah dimana secara resmi mulai diberlakukan di Indonesia sejak 1 Januari 2000, dengan adanya otonomi daerah, diharapkan daerah untuk lebih berkreasi mencari sumber penerimaan daerah yang mampu mendukung pembiayaan pengeluaran daerah (Siahaan, 2010:1). Setiap daerah tersebut memiliki hak dan kewajiban mengatur dan mengurus daerahnya sendiri untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan kepada masyarakat. Untuk menyelenggarakan pemerintahan tersebut, daerah berhak untuk mengenakan pungutan terhadap masyarakat. Dalam UU No. 32 tahun 2004 menjelaskan bahwa kewenangan yang luas dilimpahkan pada daerah Kabupaten atau Kota sesuai atas potensi dan kemampuan yang dimiliki masing-masing. Daerah Kota atau Kabupaten memiliki kewenangan juga untuk membuat kebijakan daerah dalam memberikan pelayanan kepada publik dengan baik, dengan cara

Kota Makassar menjadi salah satu kota terbesar di Indonesia yang padat penduduk. Menjadikan masyarakatnya lebih aktif dalam menggunakan transportasi. Namun, aktifnya penggunaan transportasi ini belum optimal dalam segi fasilitas. Terminal Mallengkeri menjadi salah satu prasarana transportasi untuk pelayanan penumpang dan atau barang. Berdasarkan Peraturan Daerah No. 14 tahun 2002 tentang angkutan jalan dan retribusi perizinan angkutan dalam wilayah Kota Makassar, bahwa terminal sebagai salah satu prasarana transportasi jalan untuk memuat dan menurunkan dan atau barang juga mengatur kedatangan pemberangkatan kendaraan umum yang menjadi salah satu wujud jaringan transportasi. Dimana pengelolaannya diatur dalam Peraturan Daerah Kota Makassar No. 15 tahun 2006 tentang pengelolaan terminal penumpang, dalam rangka terwujudnya pelaksanaan pengelolaan terminal secara lebih berdaya guna dan berhasil guna serta untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat Kota Makassar, maka dipandang perlu untuk mengatur pengelolaan terminal dalam suatu Peraturan Daerah Kota Makassar. Untuk itu Pemerintah Daerah harus benar-benar menggunakan terminal ini dengan sebaik- baiknya. Dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2009 Pasal 130 retribusi terminal merupakan pelayanan terminal yang disiapkan pemerintah daerah kepada setiap pengguna jasa layanan terminal.

Penelitian terdahulu yang dikemukakan oleh (Nadiya: 2018) dengan judul Manajemen Retribusi Terminal Kalija, Kabupaten Lebak dalam Upaya Peningkatan Pendapatan Asli Daerah. Bahwa pendapatan dari sektor retribusi

terminal di setiap daerah mungkin tidaklah sama. Dikarenakan setiap daerah memiliki tingkat kemampuan serta instrument yang berbeda dalam mengelola terminal- terminal yang ada di daerah tersebut. Yang pasti setiap daerah akan berupaya untuk menggali potensi pendapatan di sektor retribusi terminal sekaligus untuk meningkatkan mutu pelayanan kepada masyarakat.

Retribusi terminal sebagai salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang bersumber dari masyarakat, yang pengelolaannya dilakukan oleh Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro. Meliputi pengelolaan yang dilakukan dengan prosedur manajemen yang telah ada. Terminal Malengkeri juga mengikuti pedoman pengelolaan yang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 15 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Terminal Penumpang.

Permasalahan retribusi Terminal Malengkeri yang dikelola oleh PD Terminal Metro Makassar Raya mulai dari aspek perencanaan yaitu masalah minimnya penegakan aturan yang tidak berjalan sesuai rencana. Hal ini diungkap oleh Direktur Utama (Dirut) PD Terminal, Arsony. Menurutnya, semua pihak seakan abai terkait kondisi terminal dan lalu lintas kendaraan angkutan darat. Harapannya ke semua pihak dapat bekerjasama. Karena PD Terminal bukan eksekutor, tapi hanya sebagai penyedia sarana. PD Terminal koordinasikan ke semua pihak untuk menyelesaikan bersama bagaimana penegakkan aturan di PD Terminal (Diperoleh dari <https://kabar.news/>). Dari segi pengorganisasian peneliti ingin melihat pembagian kerja apakah jelas dan transparan. Dari segi pergerakan penerimaan retribusi terminal yang

masih banyak menemukan kendala dalam pemungutannya dikarenakan berkurangnya pengguna sarana terminal ini, sehingga mengakibatkan pengelolaannya belum optimal, karena adanya beberapa hambatan yang dihadapi dalam pemungutan retribusi terminal yaitu dimana masih kurangnya perhatian dari pemerintah dalam pemeliharaan terminal. Keluh Agus Daeng Gappa, seorang sopir di terminal ini, retribusi yang dibayar sebesar Rp 5000 untuk satu mobil dan dilihat dari jumlah mobil yang masuk, ia bingung dikemanakan semua uang tersebut? Ke mana atau untuk apa uang retribusi itu, sementara kondisi terminal begitu-begitun saja, buruk dan tidak nyaman (Diperoleh dari <http://bertakotibakassar.jateng.co.id/>).

Dari segi pengawasan, terminal yang menjadi tempat pemungutan retribusi terminal juga belum dikelola secara optimal dengan melihat aktivitas terminal yang semakin sepi. Salah satu sopir mobil sewa jurusan Makassar-Bulukumba, Fandi menanggapi, maraknya terminal bayangan menjadikan mereka sekarang ini cukup kesulitan dalam mendapatkan penumpang. Terminal bayangan yang berada di sekitar Jalan Alauddin bahkan di sepanjang perbatasan Gowa, membuat pengguna jasa mobil penumpang lebih memilih mobil penumpang di luar daripada harus masuk ke dalam terminal Mallengkeri. Sejumlah kerusakan yang terdapat pada fasilitas di dalam terminal seperti jalanan yang berlubang, tempat menunggu yang kursinya rusak, palfon yang mulai terbuka (Diperoleh dari <https://makassar.tribunnews.com/>).

Demi mengoptimalkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), Pemerintah Kota Makassar dalam hal ini Perusahaan Daerah Terminal Kota Makassar diharapkan mampu memberikan kontribusi dari sektor retribusi terminal. Pemerintah tentu harus peduli dan memastikan juga bahwa pembangunan yang dilakukan terminal itu mampu dalam meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dan juga memberikan keuntungan yang berpengaruh pada pendapatan daerah serta mengendalikan biaya tarif ekonomi.

Berdasarkan uraian di atas, penulis penulis berkeinginan untuk melakukan penelitian dan penulisan skripsi dengan judul **“Pengelolaan Retribusi Terminal Malengkeri di Kota Makassar”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri di Kota Makassar?
2. Apa saja faktor pendukung dan faktor penghambat dalam pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri di Kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang dituliskan diatas maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri di Kota Makassar.

2. Untuk mengetahui faktor pendukung dan faktor penghambat dalam pengelolaan retribusi Terminal Mallengkeri di Kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian yang nanti akan dicapai peneliti diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Akademik:

Dengan mengetahui pengelolaan retribusi Terminal Mallengkeri di Kota Makassar diharapkan dapat menambah wawasan mengenai teori yang berhubungan dengan pengetahuan dalam bidang administrasi tarif.

2. Manfaat Praktis:

Hasil dari penelitian ini diharapkan mampu berkontribusi dalam memberikan masukan kepada pengambil kebijakan di daerah maupun kota yang berhubungan dengan aspek-aspek yang berhubungan dengan pengelolaan retribusi terminal secara optimal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu yang menjadi acuan dan pedoman serta bahan perbandingan bagi penulis dalam penulisan penelitian ini. Dalam penelitian-penelitian terdahulu yang diambil sebagai pedoman terkait dengan penelitian yang akan dilakukan penulis yaitu mengenai Retribusi Terminal.

1. Nadiya Aisyah Puteri (2018) "Manajemen Retribusi Terminal Kalijaga, Kabupaten Lebak dalam Upaya Peningkatan Pendapatan Asli Daerah"

Penelitian ini berfokus untuk mengetahui bagaimana manajemen retribusi Terminal Kalijaga, Kabupaten Lebak dalam upaya peningkatan pendapatan asli daerah dengan menggunakan pendekatan manajemen retribusi menurut Mahmudi (2010: 25) yaitu perbaikan pelayanan, perluasan basis retribusi, pengendalian atas kebocoran penerimaan retribusi, perbaikan administrasi pemungutan retribusi. Selanjutnya, metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Dengan teknik pengumpulan data yaitu dengan pengamatan/ observasi, wawancara, dan studi dokumentasi.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, hasil yang didapatkan menyebutkan bahwa dalam kegiatan manajemen retribusi Terminal Kalijaga, Kabupaten Lebak dalam upaya peningkatan pendapatan asli daerah dikatakan belum berjalan dengan baik. Salah satu masalah yang terjadi dari hasil penelitian di lapangan bahwasanya Dinas Perhubungan

Kabupaten Lebak telah membuat peraturan kerja sebagai acuan untuk administrasi penarikan retribusi terminal yang dinamakan Standar Operasional Prosedur (SOP) pelaksanaan tertib pemberangkatan kendaraan. Sumber daya manusia yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Lebak khususnya petugas pemungut retribusi masih lemah dalam kecepatan dan ketepatan pencatatan penarikan retribusi.

2. Sri Wahyuni Idris (2016) "Manajemen Retribusi Terminal di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Mamuju Tengah"

Fokus penelitian ini adalah melakukan analisis pada manajemen retribusi terminal di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Mamuju Tengah agar nantinya dapat dikerjakan secara optimal, efisien dan efektif, yang direncanakan akan tercapai dalam pelaksanaannya. Teori yang digunakan yaitu teori GR. Terry (2013:15) fungsi Manajemen terbagi atas Perencanaan, Pengorganisasian, Pengarahan dan Pengawasan.

Hasil dari penelitian ini yaitu terjadinya penurunan penerimaan retribusi. Hal ini dikarenakan Terminal belum difungsikan sehingga aktivitas terminal masih sepi. Adapun Sarana dan prasarana belum memadai dan kurangnya kesadaran bagi para wajib retribusi dan petugas pemungutan retribusi sehingga apa yang ingin dicapai tidak terlaksana secara optimal. Manajemen retribusi terminal masih banyak kekurangan seperti sumber aparatur, fasilitas dan peraturan yang belum jelas. Namun

demikian kontribusi retribusi daerah tetap menempati posisi yang cukup strategis bagi pendapatan asli daerah Kabupaten Mamuju Tengah.

3. Rischia Mollytha (2016) Analisis Pemungutan Retribusi Terminal (Studi di Terminal Rajabasa Bandar Lampung)

Penelitian tersebut berfokus pada analisis pemungutan retribusi di Terminal Rajabasa Bandar Lampung.

Menggunakan teori Kriteria Evaluasi menurut Winarno (2002:187) yaitu Efektivitas, Efisiensi, Ketepatan, Perataan. Hasil dari penelitian ini yaitu terdapat tiga indikator yang belum tercapai yaitu indikator pertama efektivitas, efisiensi, ketepatan. Kendala yang dialami dalam pelaksanaan pemungutan retribusi yaitu integritas para wajib retribusi yang masih buruk karena jika terjadi kenaikan harga BBM, serta hari-hari besar seperti pada hari lebaran mereka menjadikan hal tersebut alasan agar tidak membayar uang retribusi kemudian kendala yang kedua adalah sarana dan prasarana yang buruk, bila terjadi bencana alam seperti robohnya jembatan, banjir, gempa dapat menghambat pelaksanaan pemungutan retribusi kemudian sistem informasi yang minim dan kurangnya pengawasan instansi serta tidak adanya pengaturan waktu. Dalam pelaksanaan pemungutan retribusi di terminal rajabasa kendala hanya dirasakan oleh petugas dan pihak instansi saja, karena para wajib retribusi tidak merasakan kendala apapun pada pelaksanaan pemungutan retribusi.

Penelitian yang telah dilakukan peneliti mencakup pembahasan penyebab timbulnya masalah yang terjadi dan solusi yang ditawarkan untuk

selanjutnya diharapkan dapat diterapkan demi perubahan yang lebih baik. Penelitian yang dilakukan peneliti juga menggunakan teori yang berbeda pada dua penelitian di atas dimana penelitian terdahulu menggunakan teori dari Mahmudi (2010: 25) yaitu perbaikan pelayanan, perluasan basis retribusi, pengendalian atas kebocoran penerimaan retribusi, perbaikan administrasi pemungutan retribusi dan teori Kriteria Evaluasi menurut Winarno (2002:187) yaitu Efektivitas, Efisiensi, Ketepatan, Perataan. Informan dalam penelitian peneliti juga berjumlah 8 informan dibandingkan jumlah informan pada penelitian terdahulu yang berjumlah 3-5 informan menjadikan penelitian ini memuat lebih banyak pendapat. Penelitian tentang pengelolaan retribusi ini juga untuk pertama kali dilakukan di Terminal Malengkeri, menjadikan penelitian ini dapat menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan pengelolaan retribusi.

B. Konsep Pengelolaan

Pada umumnya pengelolaan merupakan aktivitas merubah sesuatu sehingga menjadi lebih baik dan memiliki nilai-nilai yang lebih tinggi dari semula. Pengelolaan dapat juga diartikan sebagai kegiatan untuk melakukan sesuatu agar lebih sesuai dan juga lebih bermanfaat dan sesuai dengan kebutuhan. George R. Terry (2009:9) mengemukakan, pengelolaan serupa dengan manajemen menjadikan pengelolaan dianggap sebagai salah satu proses membeda-bedakan atas perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengawasan dengan menggunakan baik ilmu maupun seni agar dapat memperoleh tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Sejalan dengan Terry,

dan pengontrolan terhadap human and national resources (terutama human resources) untuk mencapai tujuan yang sudah ditentukan lebih dahulu.

Pengelolaan merupakan suatu proses kegiatan yang meliputi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan pengawasan. Lebih lanjut Moekijat (2000:1) mengemukakan pengertian pengelolaan adalah suatu proses tertentu yang terdiri atas perencanaan, pengorganisasian, penggerakan, dan pengawasan yang dikerjakan untuk memilih dan mencapai tujuan tertentu dengan cara memanfaatkan manusia dan sumber-sumber lain. Selanjutnya mengenai pengertian pengelolaan menurut Pamudji (1985:7) mengemukakan, kata pengelolaan berasal dari kata 'kelola' yang diartikan mengurus. Jadi pengelolaan didefinisikan sebagai pengurusan yaitu mengganti nilai-nilai yang lebih tinggi, dengan begitu pengelolaan juga memuat arti sebagai pembaharuan, yaitu melakukan upaya-upaya demi menjadikan sesuatu lebih sesuai atau cocok dengan kebutuhan menjadi lebih baik dan lebih bermanfaat.

Pendapat Pamudji diatas perihal pengelolaan tampak menitik beratkan pada dua faktor penting yaitu :

1. Pengelolaan sebagai pembangunan yang mengganti sesuatu sehingga menjadi baru dan memiliki nilai yang lebih tinggi.
2. Pengelolaan sebagai pembaharuan yaitu upaya untuk memelihara sesuatu agar lebih cocok dengan kebutuhan.

Adapun pengertian pengelolaan menurut Nugroho (2003:119), yang mengemukakan bahwa, pengelolaan merupakan istilah yang digunakan dalam ilmu manajemen. Secara etomologi istilah kata pengelolaan bermula

Adapun pengertian pengelolaan menurut Nugroho (2003:119), yang mengemukakan bahwa, pengelolaan merupakan istilah yang digunakan dalam ilmu manajemen. Secara etimologi istilah kata pengelolaan bermula dari kata .kelolah. (*to manage*) dan umumnya merujuk pada cara mengurus atau menangani sesuatu untuk mencapai tujuan tertentu. Jadi pengelolaan merupakan ilmu manajemen yang berkaitan dengan proses mengurus dan menangani sesuatu untuk mewujudkan tujuan tertentu yang ingin dicapai. Selanjutnya Admosudirjo (2005:160) mendefinisikan bahwa, pengelolaan merupakan pengendalian dan pemanfaatan seluruh faktor sumber daya yang berdasarkan dari suatu perencanaan dibutuhkan untuk menyelesaikan suatu tujuan tertentu.

Dari pengertian Admosudirjo diatas menekankan pengelolaan pada proses mengendalikan dan memanfaatkan seluruh faktor sumber daya untuk memperoleh tujuan tertentu agar sesuai dengan perencanaan yang telah dibuat. Untuk lebih jelasnya mengenai dari fungsi manajemen dalam skripsi Hasnaeni (2013:7) yang dikemukakan George R. Terry dalam buku Maringan Masry Simbolon (2004: 36), meliputi perencanaan, pengorganisasian, penggerakkan dan pengawasan akan dibahas lebih spesifik lagi.

1. Perencanaan (*Planning*)

Planning berasal dari kata plan, yang berarti rencana, rancangan, maksud, dan niat, *planning* merupakan perencanaan. S.P. Hasibuan (2001: 40) mengatakan bahwa perencanaan merupakan pedoman

pelaksanaan dan proses penentuan tujuan dengan mengambil alternatif yang terbaik dari alternative- alternative yang ada.

Konsep *planning* tentunya sama, namun setiap organisasi mempunyai perspektif yang berbeda- beda. Perencanaan menurut Abe (2001: 43) adalah susunan (rumusan) sistematis perihal langkah-langkah perihal langkah (tindakan-tindakan) yang akan dilaksanakan di masa depan, dengan berdasarkan pada pertimbangan-pertimbangan yang pantas atas potensi, faktor-faktor eksternal dan pihak-pihak yang berkepentingan dalam rangka memperoleh suatu tujuan tertentu.

Dibalik itu semua, tentunya perencanaan dibuat untuk seoptimal mungkin. Menurut Tjokroamidjojo (1995: 12) mendefinisikan perencanaan sebagai suatu proses bagaimana memperoleh tujuan sebaik-baiknya (maksimum output) dengan sumber-sumber yang ada agar lebih efisien dan efektif. Selanjutnya dikatakan bahwa, perencanaan merupakan penetapan tujuan yang akan dicapai atau yang akan dilakukan, bagaimana, dan oleh siapa.

2. Pengorganisasia (*Organizing*)

Mengorganisasikan atau (*organizing*) merupakan suatu proses menyatukan orang- orang yang terlibat dalam suatu organisasi tertentu dan menyatupadukan fungsi serta tugasnya dalam organisasi. Pengorganisasian menurut S.P. Hasibuan 2001:40 yaitu, suatu proses penentuan, pengelompokan, dan pengaturan berbagai macam kegiatan yang diperlukan untuk memperoleh suatu tujuan, menempatkan orang-

orang pada setiap kegiatan ini, menyediakan sarana- sarana yang diperlukan, menetapkan wewenang yang dengan 15ariff1515 didelegasikan kepada seluruh individu yang akan melaksanakan kegiatan- kegiatan tersebut. Sedangkan Menurut G.R.Terry dalam buku S.P. Hasibuan (2001:40) bahwa pengorganisasian merupakan tindakan mengusahakan hubungan- hubungan perilaku yang efektif antara orang- orang, sehingga dengan begitu mereka mampu bekerja sama secara efisien, dan dengan demikian mendapat kepuasan untuk pribadi dalam hal memenuhi tugas-tugas tertentu pada kondisi lingkungan tertentu demi mencapai tujuan atau sasaran tertentu.

Tim Dosen Administrasi Pendidikan UI (2015: 94) pengorganisasian berarti ;

- 1) Menentukan sumber daya dan kegiatan yang diperlukan untuk mencapai tujuan organisasi
- 2) Merancang dan mengembangkan kelompok kerja yang berisi orang yang mampu organisasi pada tujuan
- 3) Memberikan tugas kepada seseorang atau kelompok orang pada suatu fungsi dan tanggung jawab tugas tertentu
- 4) Mendelegasikan wewenang kepada setiap individu yang berkaitan dengan keleluasaan melaksanakan tugas. Dengan rincian tersebut, manajer membuat suatu struktur formal yang dapat dengan mudah dipahami orang dan menggambarkan suatu posisi dan fungsi seseorang di dalam pekerjaannya.

3. Pelaksanaan (*actuating*)

Pelaksanaan merupakan kegiatan dimana menggerakkan semua bawahan, agar berkenan untuk bekerja dan bekerja sama dengan efektif untuk mencapai tujuan. Menurut G.R Terry dalam buku.S.P. Hasibuan (2001:41) menyebutkan bahwa pelaksanaan merupakan membuat setiap anggota kelompok agar berkenan bekerja secara ikhlas dan bekerja sama serta bersemangat untuk mencapai tujuan sesuai dengan perencanaan dan upaya- upaya organisasi. *Actuating* merupakan aktivitas yang menggerakkan dan mengupayakan agar para pekerja melaksanakan kewajiban dan tugasnya.

4. Pengawasan (*controlling*)

Pengawasan berkaitan erat dengan fungsi perencanaan, dan kedua fungsi ini merupakan hal yang sama- sama mengisi karena:

- 1) Pengawasan harus lebih dahulu direncanakan
- 2) Pengawasan baru dapat dilaksanakan jika ada rencana
- 3) Pelaksanaan rencana akan bagus jika pengawasan dilaksanakan dengan baik
- 4) Tujuan bisa diketahui bahwa tercapai secara baik atau tidak, setelah pengawasan atau penilaian dilakukan.

Pengertian pengawasan menurut Haroold Koontz dalam buku Dasar-dasar Manajemen (2009:189) merupakan penakaran dan perbaikan terhadap suatu penerapan kerja bawahan, agar rencana- rencana yang telah dilakukan untuk mencapai tujuan- tujuan perusahaan dapat terselenggara.

Sedangkan menurut G.R. Terry (2009: 395) pengawasan dapat diartikan sebagai proses penentuan apa yang mestinya dicapai yaitu standar, tentang apa yang harus dilaksanakan yaitu pelaksanaan, serta menilai pelaksanaan serta apabila perlu melakukan perbaikan- perbaikan, sehingga pelaksanaan sejalan dengan rencana yaitu selaras dengan standar.

Pengawasan pada dasarnya dilakukan sepenuhnya untuk menghindari adanya potensi penyelewengan atau penyimpangan atas tujuan- tujuan yang akan dicapai, melalui pengawasan diharapkan agar dapat mendukung melaksanakan kebijakan yang telah ditentukan untuk memperoleh tujuan- tujuan yang telah direncanakan dengan efektif dan efisien. Pengawasan juga dapat melihat sejauh mana kebijakan pimpinan dijalankan dan sampai sejauh mana penyimpangan yang timbul dalam pelaksanaan kerja tersebut.

Pengawasan bukan ditujukan untuk mencari- cari penyimpangan atau mencari siapa yang salah dalam pekerjaan yang dilakukan. Tujuan utama daripada pengawasan adalah dilakukan untuk mengetahui apa yang salah demi perbaikan dimasa yang akan datang, dan juga mengarahkan seluruh kegiatan- kegiatan dalam rangka pelaksanaan dari pada suatu rencana maka dari itu dapat diharapkan suatu hasil yang optimal. Proses pengawasan dilakukan dengan bertahap melalui langkah- langkah sebagai berikut :

- 1) Menentukan standar-standar yang akan digunakan dasar pengawasan
- 2) Mengukur pengaplikasian atau hasil yang telah dicapai

- 3) Membandingkan pengaplikasian atau hasil dengan standar memastikan penyimpangan jika ada
- 4) Melakukan kegiatan perbaikan, jika menemukan penyimpangan agar pengaplikasian dan tujuan sesuai dengan rencana.

Rencana juga butuh dinilai ulang dan dianalisis kembali, apakah sudah benar- benar realistis atau tidak. Jika realistis atau belum benar maka rencana itu wajib diperbaiki.

Pengelolaan retribusi atau yang sering disebut manajemen retribusi biasanya sering dikaitkan dengan aktivitas- aktivitas dalam organisasi dimana dalam hal pengelolaan retribusi berupa perencanaan, pengorganisasian, pengendalian, pengarahan, dan pengawasan. Untuk mencapai tujuan organisasi secara maksimal maka PD Terminal Makassar Metro harus menjalankan empat fungsi manajemen secara seimbang. Hal ini dikarenakan keempat fungsi tersebut saling berkaitan dan berhubungan antara satu dengan yang lain. Sejumlah ahli memberikan batasan bahwa manajemen merupakan suatu proses, yang diartikan sebagai usaha yang sistematis untuk menjalankan suatu pekerjaan. Proses ini merupakan deretan tindakan yang berjenjang, berlanjut dan berkaitan dilakukan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

C. Konsep Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Salah satu faktor penting untuk melakukan urusan rumah tangga daerah adalah kemampuan keuangan daerah. Dengan kata lain faktor

keuangan merupakan faktor yang mempengaruhi tingkat kemampuan daerah dalam melaksanakan otonomi. Sehubungan dengan pentingnya posisi keuangan daerah ini Pamudji dalam Kaho (2007:138-139) menegaskan, pemerintah daerah tidak akan 19ari melaksanakan fungsinya secara efektif dan efisien tanpa biaya yang layak untuk memberikan pelayanan dan pembangunan, dan keuangan inilah menjadi salah satu dasar kriteria untuk melihat secara nyata kemampuan daerah dalam mengurus rumah tangganya sendiri.

Sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku yaitu Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008, tentang pemerintah daerah, daerah diberikan kewenangan untuk mencari dan mengembangkan penerimaan-penerimaan yang berasal dari daerah itu sendiri, yang sering kita sebut dengan pendapatan asli daerah. Pendapatan Asli Daerah yang selanjutnya disingkat PAD adalah pendapatan yang diperoleh Daerah yang dipungut berdasarkan Peraturan Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Sedangkan pengertian Pendapatan Asli Daerah menurut Undang-Undang No, 28 Tahun 2009 yaitu sumber keuangan daerah yang dipungut dari wilayah daerah yang berkaitan yang terdiri dari hasil pajak daerah, hasil retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang telah dipisahkan dan lain-lain dari pendapatan asli daerah yang sah.

Kemudian Dedy Supriady Bratakusumah (2001:173) mengatakan bahwa, pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan penerimaan yang diperoleh Daerah dari sumber-sumber dalam lingkungan kawasannya sendiri

yang dipungut berlandaskan Peraturan Daerah sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku. Menurut Mardiasmo (2002: 132), Pendapatan Asli Daerah adalah, penerimaan daerah dari sektor pajak daerah, retribusi daerah, hasil perusahaan milik daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang sah.

Sebagaimana diatur dalam pasal 157 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang pemerintah daerah, sumber-sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) terdiri dari:

1. Pajak Daerah
2. Retribusi Daerah
3. Hasil Pengelolaan Kekayaan yang dipisahkan
4. Lain-lain pendapatan asli daerah yang sah.

Pendapatan Asli Daerah adalah salah satu sumber penerimaan yang harus selalu terus menerus di pacu pertumbuhannya. Dalam otonomi daerah ini kemandirian pemerintah daerah sangat dituntut dalam pembiayaan pembangunan daerah dan pelayanan kepada masyarakat. Menurut Undang-Undang No. 33 Tahun 2004, Pasal 1, Pendapatan Asli Daerah adalah penerimaan yang diperoleh daerah dari sumber-sumber di dalam daerahnya sendiri yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai denganperaturan perundang-undangan yang berlaku. Pendapatan Asli Daerah merupakan sumber penerimaan daerah yang asli digali di daerah yang digunakan untuk modal dasar pemerintah daerah.

D. Konsep Retribusi Daerah

Dalam Buku Thomas Sumarsan (2015:92) mengatakan bahwa :

“Retribusi pada umumnya mempunyai hubungan langsung dengan kembalinya pretasi, karena pembayaran tersebut ditunjukan semata-mata untuk mendapat suatu pretasi tertentu dari pemerintah, misalnya pembayaran retribusi parkir, retribusi sampah, dan lain-lain”.

Menurut Sproule-Jones And White yang mengatakan bahwa :

“Retribusi merupakan seluruh bayaran yang dilakukan oleh perorangan dalam memanfaatkan layanan yang membuahakan keuntungan langsung dari layanan itu lebih lanjut disebutkan bahwa distribusi lebih tepat dianggap pajak konsumsi dari pada biaya layanan”.

Retribusi Daerah sesuai dengan peraturan pemerintah Republik Indonesia nomor 66 tahun 2001, pasal 1 point 1 bahwa yang dimaksud dengan:

“Retribusi merupakan pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pembagian izin tertentu yang khusus disiapkan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk keperluan pribadi atau badan”.

Retribusi daerah dilaksanakan berdasarkan Undang- undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2009 tentang pajak daerah dan retribusi daerah; dan Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 tentang Peraturan Umum Retribusi Daerah; dan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Pokok-Pokok Pemerintahan di Daerah, selanjutnya untuk pelaksanaannya di masing-masing daerah, pungutan retribusi daerah dijabarkan dalam bentuk

peraturan daerah yang mengacu kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Beberapa pengertian istilah yang terkait dengan Retribusi Daerah menurut Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2009 antara lain :

- 1) Retribusi daerah merupakan pungutan daerah yang menjadi pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disiapkan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk keperluan orang pribadi atau badan
- 2) Jasa merupakan kegiatan Pemerintah Daerah berupa upaya dan pelayanan yang menghasilkan barang, fasilitas, atau kegunaan lainnya yang dapat digunakan oleh orang pribadi atau badan
- 3) Jasa umum adalah jasa yang disediakan atau diberikan oleh pemerintah daerah yang bertujuan untuk kemanfaatan dan kepentingan umum serta 22ari dinikmati oleh orang pribadi atau badan
- 4) Jasa usaha merupakan jasa yang disiapkan oleh Pemerintah Daerah dengan menurut pada prinsip- prinsip komersial karena pada dasarnya 22ari pula disiapkan oleh sektor swasta
- 5) Retribusi Perizinan tertentu merupakan retribusi atas aktivitas tertentu pemerintah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksudkan demi pembinaan, pengawasan, pengendalian dan pengaturan atas pemanfaatan ruang dan kegiatan, prasarana, barang,

penggunaan sumber daya alam, sarana, atau fasilitas tertentu demi melindungi kepentingan umum dan melindungi kelestarian lingkungan.

Beberapa ciri yang terikat pada retribusi daerah yang saat ini dipungut di Negara Indonesia adalah sebagai berikut:

- 1) Retribusi merupakan pungutan yang dipungut berlandaskan undang-undang dan peraturan daerah yang berkaitan
- 2) Hasil penerimaan retribusi masuk ke kas pemerintah daerah
- 3) Pihak yang telah membayar retribusi mendapat kontra prestasi (balas jasa) dengan secara langsung dari pemerintah daerah atas kegiatan pembayaran yang dilakukannya.
- 4) Retribusi terulang apabila terdapat jasa yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah yang dinikmati oleh orang atau badan
- 5) Sanksi yang diberikan pada retribusi merupakan sanksi secara ekonomis, yang mana jika tidak membayar retribusi, tidak akan dapat memperoleh jasa yang diadakan oleh pemerintah daerah.

Retribusi terkait dengan pelayanan tertentu, maka prinsip manajemen retribusi daerah yang paling utama adalah perbaikan pelayanan tersebut. Tentunya selain daripada perbaikan pelayanan, pemerintah daerah juga perlu melaksanakan berbagai perbaikan seperti halnya pajak daerah, pengendalian atas kebocoran penerimaan retribusi, seperti perluasan basis retribusi dan perbaikan administrasi pemungutan retribusi (Mahmudi 2010:25).

E. Konsep Retribusi Terminal

Syaripuddin (2010:34) mengemukakan bahwa retribusi terminal merupakan retribusi jasa usaha yang dipungut oleh Pemerintah Daerah kepada setiap orang atau badan pribadi yang memanfaatkan jasa layanan terminal yang menjalankan angkutan orang atau barang dengan kendaraan umum.

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2009 Pasal 130 objek retribusi terminal merupakan pelayanan terminal yang disiapkan pemerintah daerah kepada setiap pengguna jasa layanan terminal, berupa :

- 1) Pelayanan Parkir Kendaraan Umum
- 2) Tempat Kegiatan Usaha
- 3) Fasilitas Lainnya di Lingkungan yang dimiliki dan dikelola oleh Pemerintah Daerah
- 4) Subjek retribusi terminal merupakan orang pribadi atau badan yang memanfaatkan atau menikmati pelayanan terminal dari Pemerintah Daerah dalam hal ini, semua sopir yang menggunakan jasa usaha terminal mencakup sopir angkut kota dan sopir bus. Retribusi terminal adalah jenis retribusi jasa usaha. Retribusi terminal bisa dikenakan oleh pengguna jasa layanan terminal yang ada di Kabupaten atau Desa.

Dalam pencapaian pembangunan nasional peran daripada transportasi mempunyai posisi yang penting dan strategi dalam hal pembangunan, maka dari itu perencanaan dan pembangunannya butuh untuk ditata dalam satu

kesatuan sistem yang terpadu. Untuk menunjang kelancaran mobilitas barang ataupun orang dan demi terpenuhinya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib maka ditempat-tempat terkhusus perlu dibangun dan diselenggarakan terminal.

F. Kerangka Pikir

Dalam pelaksanaan otonomi, dituntut kemampuan daerah dalam memanfaatkan semua potensi yang ada di daerah dalam rangka melaksanakan pemerintahannya. Pada Undang-undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2009 Pasal 130 objek retribusi terminal merupakan pelayanan terminal yang disiapkan pemerintah daerah kepada segala pengguna jasa layanan terminal. Dalam hal ini Pemerintah daerah Kota Makassar belum mengoptimalkan penyediaan sarana dan prasarana tersebut.

Berangkat dari undang-undang di atas, pada penelitian ini akan membahas tentang bagaimana pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri dari perencanaan, pengorganisasiannya, aktualisasi, sampai pada bagaimana pengewasan dari pada perencanaan tersebut. Apabila proses pengelolaan retribusi pada terminal terkelola dengan baik maka akan memberikan kontribusi yang besar terhadap pendapatan daerah. Sehingga potensi yang dimiliki daerah tidak terbuang secara percuma. Setelah mengetahui bagaimana proses pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri, selanjutnya penelitian ini akan lebih mengarah kepada faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi dalam pengelolaan retribusi tersebut. Pada penelitian ini akan lebih mengarah kepada peranan pemerintah dalam mengelola retribusi

G. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini berguna sebagai usaha menentukan batas penelitian sehingga dengan menentukan batas penelitian maka akan dapat menentukan masalah yang penting dalam penelitian. Pada penelitian ini, peneliti memfokuskan penelitian pada Pengelolaan Retribusi Terminal Malengkeri di Kota Makassar dengan indikator sebagai berikut :

1. Perencanaan (*planning*)
2. Pengorganisasian (*organizing*)
3. Pelaksanaan (*actuating*)
4. Pengawasan (*controlling*)

H. Deskripsi Fokus

Definsi fokus penelitian adalah uraian atau penjelas dari masing-masing dari fokus yang diamati untuk memberi kemudahan dan kejelasan tentang pengamatan. Lebih jelasnya di uraikan sebagai berikut:

1. Perencanaan (*Planning*)

Perencanaan yang baik tentunya membutuhkan usaha- usaha yang lebih dalam proses pembuatannya, karena perencanaan ini ditunjukan pada masa depan yang penuh dengan ketidakpastian, karena adanya perubahan kondisi dan situasi. Dengan indikator yakni meliputi penentuan target anggaran retribusi terminal, penentuan fasilitas terminal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi Penelitian

Waktu penelitian yang dibutuhkan peneliti dilaksanakan kurang lebih 2 (dua) bulan. Lokasi penelitian ini dilakukan di Terminal Malengkeri, Jalan Malengkeri, Makassar, Sulawesi Selatan, Indonesia dan juga PD. Terminal Makassar Metro, jalan Kapasa Raya No. 33 Daya- Makassar. Hal ini didasarkan karena terminal tersebut diberi kewenangan untuk melakukan pengelolaan retribusi daerah termasuk retribusi terminal.

B. Jenis dan Tipe Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan peneliti merupakan penelitian kualitatif yang berusaha menjelaskan sedetail mungkin objek dan masalah penelitian berdasarkan fakta yang diperoleh dilapangan mengenai pengelolaan retribusi terminal malengkeri di kota Makassar. Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah fenomenologi yang merupakan bentuk penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan keadaan atau fenomena yang terjadi dalam Pengelolaan Retribusi Terminal Malengkeri Kota Makassar secara objekif dengan menggunakan logika serta teori-teori yang sesuai dengan di lapangan.

C. Informan

Informan yang digunakan dalam peneltian ini ditentukan dengan menggunakan *Purposive Sampling* (penentuan sampling dengan tujuan tertentu). Maka dari itu, informan dalam penelitian ini adalah infoman terpercaya yang telah

mengetahui dan paham mengenai permasalahan yang diteliti yaitu mengenai Pengelolaan Retribusi Terminal di Terminal Malengkeri Kota Makassar. Informan- informan tersebut sebagai berikut:

Tabel 3.1
Informan Penelitian

No.	Nama Informan	Inisial	Jabatan
1.	Drs. Husen Hafid	HH	Kepala Terminal Malengkeri
2.	Muh. Rezki	MR	Petugas penarikan jasa masuk kendaraan roda dua
3.	Asnawir Sanusi	AS	Petugas penarikan jasa masuk kendaraan roda empat
4.	Widyastuti	WD	Kepala Seksi Administrasi, Kepegawaian, Hukum & Humas
5.	Indra Hardi	IH	Sopir angkutan umum
6.	Supardi	SP	Sopir AKDP Makassar- Sinjai
7.	Risnawati	RI	Pengguna jasa terminal
8.	Andi Jusman	AJ	Pengguna jasa terminal

Sumber: Diolah Peneliti

D. Teknik Pengumpulan Data

Guna mendapatkan data dan informasi serta keterangan- keterangan bagi kepentingan peneliti. Adapun teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan menggunakan instrumen sebagai berikut:

1. Observasi

Penelitian dengan pengamatan langsung tentang bagaimana proses pengelolaan retribusi terminal di Terminal Malengkeri Kota Makassar, dengan mengidentifikasi optimalisasi pengelolaan Retribusi Terminal di Terminal Malengkeri Kota Makassar.

2. Wawancara

Peneliti melakukan tanya jawab dengan para informan untuk mendapatkan data mengenai hal-hal yang berhubungan dengan masalah dalam pembahasan skripsi ini. Perihal dalam melaksanakan wawancara digunakan pedoman pertanyaan yang disusun berdasarkan kepentingan masalah yang diteliti.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah barang-barang tertulis. Dokumentasi yang dikumpulkan adalah data yang memiliki kesesuaian dan berkaitan dengan keperluan penelitian yang dilaksanakan. Penelitian Kepustakaan sebagai cara untuk mengakumulasi data dengan memanfaatkan dan mempelajari literatur buku-buku kepustakaan yang telah ada serta studi kepustakaan yang bersumber pada laporan-laporan, dokumen-dokumen untuk menggali konsepsi-konsepsi dan teori-teori yang berhubungan erat dengan permasalahan yang akan diteliti.

E. Teknik Analisis Data

Menurut Miles dan Huberman dalam Silalahi (2012) kegiatan analisis data terdiri dari tiga yaitu sebagai berikut:

1. Reduksi Data

Kegiatan ini dilakukan peneliti dengan proses penelitian, penyederhanaan, pemusatan data-data dari hasil wawancara di lapangan, yang bertujuan untuk lebih memudahkan penulis dalam melihat hasil wawancara dari berbagai

narasumber dan memudahkan pembaca melihat hasil wawancara dengan hasil yang lebih sederhana dan akurat.

2. Penyajian Data

Kegiatan ini dilakukan oleh peneliti dengan memperhatikan data-data informasi hasil wawancara dengan para narasumber yang memiliki kesimpulan dalam setiap pembahasan. Sehingga mempermudah peneliti melihat hal yang akan dilakukan selanjutnya.

3. Penarikan Kesimpulan

Kegiatan ketiga yaitu penarikan kesimpulan yang dilakukan oleh peneliti berdasarkan hasil data-data yang diperoleh di lapangan dan dari hasil penjelasan dari berbagai informan yang di wawancara. Untuk selanjutnya di simpulkan dan dilihat bahwa data tersebut akurat dan dapat dipercaya sesuai kejadian di lapangan.

F. Teknik Pengabsahan Data

Salah satu cara yang dapat digunakan proses pengabsahan data hasil penelitian adalah dengan hasil triangulasi, yaitu sebagai pengecekan data dari sumber-sumber yang diperoleh yang didapatkan melalui berbagai cara dan waktu menurut William dalam Sugiyono (2015).

1. Triangulasi Sumber

Kegiatan ini dilakukan peneliti untuk melakukan uji kredibilitas data yang telah dilakukan dengan cara memeriksa data melalui beberapa sumber yang telah diperoleh selama di lapangan.

2. Triangulasi Teknik

Kegiatan ini dilakukan peneliti untuk menguji data yang dilakukan dengan memeriksa data kepada sumber dengan metode yang berbeda-beda disetiap lokasi penelitian.

3. Triangulasi Waktu

Kredibilitas data juga sering dipengaruhi oleh waktu. Sehingga untuk memperoleh waktu yang ideal dalam meneliti, peneliti yang telah melakukan observasi terlebih dahulu mengetahui waktu-waktu yang tepat untuk melakukan wawancara dengan narasumber.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum Terminal Malengkeri

a. Letak Geografis



(Sumber : Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah, 2020)

Gambar 4.1

Peta Lokasi Terminal Malengkeri

Terminal Malengkeri yang berlokasi di jalan Malengkeri Raya, Tamalate, Kecamatan Mangasa, kota Makassar.

b. Peran Terminal Malengkeri

Berfungsi sebagai Terminal Penumpang tipe B dan sebagai titik simpul pergantian moda transportasi angkutan penumpang umum bagi mobilitas masyarakat di kawasan selatan kota Makassar yaitu Kabupaten Gowa, Takalar, Jeneponto, Bantaeng, Bulukumba, Sinjai, dan Kepulauan Selayar. Dari segi posisinya terhadap wilayah lain, Terminal Malengkeri memiliki koneksi jaringan dengan bagian selatan Kota Makassar dan Kota Gowa sehingga memiliki fungsi strategis dalam sistem transportasi regional dan lokal. Terminal Malengkeri dibangun pada tahun 1990 merupakan terminal penumpang tipe B dengan luas lahan 26.151m², yang melayani 12 trayek yaitu Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota (ANGKOT), dan Angkutan Pedesaan (ANGKODES). Terminal Malengkeri dikelola oleh Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro di bawah naungan Pemerintah Kota Makassar, dengan waktu operasional terminal selama 13 jam yakni dari pukul 07.00 – 20.00 WITA.

c. Visi dan Misi Terminal Malengkeri

Visi :

Menjadi pusat pelayanan Terminal Angkutan Darat yang professional di Kawasan Timur Indonesia.

Misi :

- 1) Senantiasa memberikan pelayanan jasa terminal secara maksimal bagi penumpang atau pengguna jasa angkutan darat secara professional. Hal ini menjadi penting dalam memberikan kepuasan

pada pengguna jasa sehingga dapat meningkatkan pemasukan (*Income*) demi kemajuan perusahaan.

- 2) Mengubah system informasi mengenai pelayanan jasa terminal angkutan darat antar terminal diseluruh terminal di Indonesia Timur. Terminal harus mengembangkan system informasi yang lebih baik dan berkualitas guna menjamin terlaksananya pelayanan pada pengguna jasa terminal yang lebih baik.
- 3) Membangun jaringan kerjasama peningkatan jasa terminal angkutan darat antar Provinsi serta antar Kabupaten dan Kota. PD. Terminal Makassar Metro Malengkeri harus membangun jaringan kerjasama yang baik antar Provinsi serta Kabupaten/ Kota yang ada secara bersama- sama meningkatkan pelayanan jasa yang memberi kepuasan pada pengguna jasa.
- 4) Memberikan pelayanan secara optimal kepada masyarakat sekaligus menunjang peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Makassar. Pelayanan yang baik merupakan indikator utama yang harus dimiliki oleh setiap perusahaan dalam mencapai tujuan yang ingin dicapai. Oleh karena itu, dalam mengejar peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kota Makassar, PD. Terminal Makassar Metro Malengkeri harus meningkatkan pelayanannya kepada masyarakat khususnya pengguna jasa terminal.

2. Gambaran Umum PD. Terminal Makassar Metro

a. Letak Geografis

PD. Terminal Makassar Metro terletak di Jl. Kapasa Raya No. 33 Daya, Kota Makassar.

b. Peran PD. Terminal Makassar Metro

PD. Terminal Makassar Metro menjadi salah satu Badan Usaha Milik Daerah, berdasarkan Keputusan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Ujung Pandang Nomor 08/DPRD/VIII tanggal 9 Agustus 1998 tentang Persetujuan Penetapan Peraturan Daerah Kota Ujung Pandang tentang Pendirian Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro Kota Ujung Pandang. Berdasarkan peraturan daerah kota Makassar nomo 16 tahun 1999 tentang Pendirian Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro Kota Makassar, untuk melaksanakan tugas dan usahanya Perusahaan Daerah bergerak dalam lapangan pelayanan umum dibidang sarana Terminal. PD Terminal Makassar Metro Kota Makassar.

c. Tujuan PD Terminal Makassar Metro

- 1) Mewujudkan dan meningkatkan pelayanan umum kepada masyarakat dalam hal memenuhi kebutuhan jasa dan sarana serta fasilitas dibidang Terminal
- 2) Sebagai salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah dalam rangka pengembangan dan pembangunan daerah.

d. Struktur Organisasi PD Terminal Makassar Metro

- 1) Badan Pengawas
- 2) Direksi:
 - a) Direktur Utama
 - b) Direktur Umum
 - c) Direktur Operasional
- 3) Unsur Staf:
 - a) Bagian Umum
 - b) Bagian Keuangan
 - c) Bagian Pengelola
 - d) Bagian Produksi
- 4) Unit Terminal
 - a) Unit Terminal Regional Daya
 - b) Unit Terminal Mallengkeri

B. Hasil Penelitian

Pada bab ini akan diuraikan hasil penelitian yang menyajikan data yang telah diperoleh melalui wawancara, observasi dan dokumentasi yang disertai dengan penjelasan- penjelasan untuk mempermudah dalam melakukan proses pembahasan hasil penelitian. Adapun uraian hasil dan pembahasan hasil penelitian didasarkan pada fokus penelitian yang telah ditetapkan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Pengelolaan Retribusi Terminal Malengkeri yang dilakukan oleh PD Terminal Makassar Metro Kota Makassar, khususnya Seksi Terminal selaku pelaksana teknis yang melakukan tugas di bidang Pengelolaan Terminal.

Dengan demikian peneliti akan menjelaskan empat indikator yang terdapat didalam pengelolaan retribusi terminal yang meliputi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan pengawasan (pengendalian) dengan menggunakan pernyataan yang dikemukakan oleh G.R. Terry (2013:15).

1. Perencanaan

Perencanaan adalah pemilihan sekumpulan kegiatan dan pemutusan selanjutnya apa yang harus dilakukan, kapan, bagaimana dan oleh siapa. Adanya suatu perencanaan diharapkan sumberdaya-sumberdaya akan lebih efektif didalam pemanfaatannya. Dalam tahap perencanaan pada Terminal Malengkeri untuk mengetahui langkah dan target Terminal Malengkeri yang selanjutnya ingin dilaksanakan, sebagaimana yang diungkap oleh HH selaku Kepala Terminal Malengkeri berikut:

“Dalam hal perencanaan, kita menentukan target terminal. Retribusi terminal juga sudah termasuk dalam pembahasan pula. Sebelum mengusulkan besaran target terminal, kita dari pihak terminal mengusulkan dulu ke PD Terminal Malengkeri yaitu PD Terminal Makassar Metro, tentang penentuan tarif berdasarkan kondisi terminal dan potensi kendaraan yang keluar masuk terminal malengkeri dalam objek retribusi”. (Wawancara HH, 15 Oktober 2020)

Perencanaan yang akan dilakukan pihak Terminal Malengkeri adalah penentuan target anggaran retribusi terminal yang dibuat setiap awal tahun atau satu tahun sekali, dimana setiap awal tahun PD Terminal Makassar Metro Kota Makassar selaku yang melakukan perencanaan dalam penentuan anggaran dalam bidang pengelolaan terminal, khususnya Terminal Malengkeri dan Terminal Daya. Adanya suatu perencanaan didalam penentuan target retribusi terminal, diharapkan nantinya pendapatan yang diperoleh tersebut dapat memberikan

masuk pada kas daerah Kota Makassar dan mampu meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Makassar setiap tahunnya.

Tabel 4.1
Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal dari Tahun 2018- 2020 di Terminal Malengkeri, Kota Makassar.

TAHUN ANGGARAN	TARGET	REALISASI	%
2018	Rp. 6.783.820.000.-	Rp. 5.210.724.215.95	76.81%
2019	Rp. 6.230.920.000.-	Rp. 4.350.042.259.20	69.81%
2020	Rp. 6.270.520.000.-	Rp. 1.386.049.245.98	22.09%

Sumber : PD Terminal Makassar Metro, Kota Makassar

Berdasarkan tabel target dan realisasi penerimaan retribusi terminal dari tahun 2018- 2020 diatas dapat dilihat bahwa setiap tahun realisasi penerimaan yang diperoleh dari retribusi tarif jasa terminal pada nal Malengkeri kurang tercapai. Target anggaran yang berubah- ubah dikarenakan adanya suatu kendala. Pendapat tersebut berdasarkan hasil wawancara dengan HH selaku Kepala Terminal Malengkeri yang mengemukakan bahwa:

“Untuk penentuan target anggaran setiap tahun yang berubah- ubah dikarenakan beberapa kendala seperti masyarakat atau pengguna jasa terminal ini malas masuk ke terminal karna di luar ada terminal bayangan dan fasilitas terminal yang belum memadai”. (Wawancara HH, 15 Oktober 2020)

Berdasarkan beberapa hasil wawancara di atas, peneliti menyimpulkan bahwa, penentuan target yang dilakukan oleh Terminal Malengkeri dengan mengusulkan ke PD. Terminal Makassar Metro. Meskipun telah di tentukan besaran target anggaran berdasarkan potensi kendaraan yang keluar masuk Terminal Malengkeri dalam objek retribusi, namun pencapaian target anggaran

tersebut belum tercapai karena faktor- faktor seperti terminal bayangan dan fasilitas terminal yang belum memadai.

Menelaah mengenai perencanaan yang dilakukan oleh seksi terminal selaku pelaksana teknis yang diberikan kewenangan oleh PD Terminal Makassar Metro, Kota Makassar dalam bidang pengelolaan terminal. Selain penentuan target, untuk mengetahui hal lain yang direncanakan, sebagaimana yang diungkapkan Kepala Terminal Malengkeri berikut.

“Selain penentuan target, kami juga berkoordinasi dengan DisHub tentang pengalihan kendaraan umum (AKDP) untuk masuk terminal. Serta mengusulkan ke PEMKOT melalui PD.TTM untuk melakukan renovasi sarana dan prasarana infrastruktur Terminal Tamalate karena fasilitas yang dimiliki Terminal Malengkeri belum memadai”. (Wawancara HH, 15 Oktober 2020)

Pihak terminal yang berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan tentang pengalihan kendaraan umum untuk masuk ke dalam terminal dikarenakan saat ini terminal yang seharusnya menjadi tempat untuk menaik dan menurunkan barang dan penumpang menjadi terganggu akibat adanya terminal bayangan di sekitaran Jl. Alauddin hingga sekitaran perbatasan Gowa- Makassar. Maka diharapkan dengan adanya kerjasama dengan pihak Dinas Perhubungan agar dapat menertibkan sopir- sopir angkutan kota dalam provinsi (AKDP) dan angkutan kota yang tidak ingin mengikuti aturan yang ada.

Penyelenggaraan fasilitas terminal yang dilaksanakan oleh Terminal Malengkeri, Kota Makassar telah memiliki izin dari Pemerintah Daerah sebagaimana diatur dalam Keputusan Walikota Makassar nomor 30 tahun 2015 tentang Tarif Sewa dan Jasa Pelayanan Pemanfaatan Fasilitas Terminal.

Ketentuan ini dimaksudkan agar fasilitas terminal untuk umum yang disediakan bisa memenuhi persyaratan keselamatan dan menjamin kelancaran lalu lintas. Tujuan penyelenggaraan fasilitas terminal adalah untuk menjaga ketertiban, keamanan, kelancaran lalu lintas dan kelestarian lingkungan.

Berikut jasa fasilitas yang diberikan Terminal Malengkeri yaitu:

- a. Fasilitas Penunjang
 - 1) Sewa Kios
 - 2) Sewa Tempat Usaha
 - 3) Sewa Lapak
- b. Fasilitas MCK
 - 1) Buang Air Kecil
 - 2) Buang Air Besar
- c. Jasa Pelayanan Kebersihan Kios
- d. Fasilitas Penyimpanan Mobil Bus & Non Bus
- e. Fasilitas Ruang Tunggu
- f. Pencucian Mobil
- g. Jasa Panggilan Informasi
- h. Jasa Penerangan Listrik

Berdasarkan hasil observasi peneliti di lapangan/ di lokasi terminal (Bulan Oktober 2020), Fasilitas Penunjang, Fasilitas MCK, Jasa Pelayanan Kebersihan Kios, Fasilitas Penyimpanan Mobil Bus & Non Bus, Fasilitas Ruang Tunggu, Pencucian Mobil, Jasa Panggilan Informasi, Jasa Penerangan Listrik. Serta

penyediaan fasilitas seperti gedung, rambu jalan, pagar pengaman jalan, tanda pembayaran retribusi (karcis), tempat kendaraan parkir, kursi dan meja, serta pos penjagaan (loket) sudah cukup lengkap. Namun, fasilitas- fasilitas tersebut belum memadai. Adapun tanggapan RI selaku salah satu masyarakat pengguna jasa terminal sebagai berikut:

“sebenarnya ini terminal dibutuhkan sekali, apalagi kaya saya ini, orang dari kampung sana di Bulukumba toh, jadi sukaka naik mobil sewa dari sini. Cuman sayangnya saya liat ini terminal nda banyak berubahnya, begitu- begitu, belumpi diperbaiki apa- apanya yang suda tua, supaya baguski lagi jadi 43ari-nyaman dirasa kalo kesini”. (Wawancara RI, 17 Oktober 2020)

Berdasarkan pemaparan pengguna jasa layanan terminal di atas, dapat diketahui bahwa keberadaan terminal sangat dibutuhkan oleh masyarakat, khususnya yang akan bepergian menggunakan kendaraan sewa antar kota- daerah. Akan tetapi, keberadaan terminal ini tidak didukung dengan sarana dan prasana yang memadai.

Berdasarkan beberapa hasil wawancara di atas, peneliti menyimpulkan bahwa, mengenai perencanaan yang dilakukan oleh seksi Terminal Malengkeri selaku pelaksana teknis. Maka, terdapat dua tahap yaitu mengenai perencanaan penentuan target anggaran retribusi terminal lalu berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan untuk pengalihan angkutan umum untuk masuk ke terminal agar tidak ada lagi terminal bayangan dan mengembalikan fungsi dari Terminal Malengkeri selanjutnya perencanaan pengusulan perbaikan sarana dan prasarana ke pemerintah kota. Perencanaan penentuan target yang dilakukan oleh Terminal Malengkeri dengan mengusulkan ke PD, Terminal Makassar Metro. Penentuan

besaran target anggaran berdasarkan potensi kendaraan yang keluar masuk Terminal Malengkeri dalam objek retribusi. Dan perencanaan pengusulan perbaikan sarana dan prasarana fasilitas terminal yang dapat menunjang kelancaran dalam pemungutan retribusi terminal tersebut dan juga mempermudah bagi pengguna jasa (masyarakat) yang akan masuk ke terminal.

2. Pengorganisasian

Dalam pelaksanaan pengorganisasian pada bidang terminal, pada Tahun 2020 PD Terminal Makassar Metro Kota Makassar menetapkan beberapa personil yang ditempatkan di unit Terminal Malengkeri yang terdapat pada tabel berikut

ini Tabel 4.2

Nama- nama personil bidang Terminal Malengkeri,
Kota Makassar tahun 2020.

No	NAMA	PANGKAT/ GOLONGAN	JABATAN
1.	Drs. Husen Hafid	Staf Muda/ C1	Kepala Terminal Malengkeri
2.	Ratni	Pelaksana Muda/ B1	Staf Administrasi & Pembukuan Terminal Malengkeri
3.	Andi Bakri	Pelaksana Muda/ B1	Petugas Penagihan Sewa Kios & Tarif Jasa Kebersihan Terminal Malengkeri
4.	Muh. Rusli	Pelaksana Muda/ B1	Petugas Penagihan Sewa Lapak Terminal Malengkeri
5.	Abd. Kadir	Pelaksana Muda/ B1	Staf Terminal Unit Malengkeri
6.	Ridwan	Pelaksana Muda/ B1	Petugas TPTJA Malengkeri Pintu I Pagi
7.	Muh. Nasrul	Pelaksana Muda/ B1	Petugas Penarikan Jasa Masuk TPTJA, AKDP, Panther, Dan Kendaraan Roda 4 Pintu I (Sore 14.30 – 21. 00) Merangkap Penagihan Roda 2 (Dua)
8.	Muh. Khairil S.E	Pegawai Kontrak	Staf Terminal Malengkeri
9.	Hasby Hamdani	Pegawai Kontrak	Petugas TPTJA, Panther, Dan AKDP Malengkeri Pintu I Pagi
10.	Asnawir Sanusi	Pegawai Kontrak	Petugas TPTJA, Panther, AKDP, Mobil Malengkeri Pintu II Pagi (07.30 – 15.30)

NO	NAMA	PANGKAT/ GOLONGAN	JABATAN
11.	Muh. Rezki	Pegawai Kontrak	Petugas Penarikan Jasa Masuk Kendaraan Roda Dua Pintu I Pagi (07.30 – 15.30)
12.	Taufiq	Pegawai Kontrak	Petugas Penagihan Pintu Masuk Roda Dua Pintu Keluar

Sumber: PD Terminal Makassar Metro, Kota Makassar

Dalam pengorganisasian pengelolaan retribusi terminal maka diperlukan adanya sumber daya yang berhubungan dengan pengelolaan Retribusi Terminal seperti penempatan dan pembagian tugas sumber daya manusia pada Terminal Malengkeri, Kota Makassar. Maka dari itu, untuk mengetahui pengorganisasian pada bidang terminal yang terlibat di dalam pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri. Sebagaimana yang diungkapkan oleh HH selaku Kepala Terminal Malengkeri berikut:

“Dalam hal penempatan dan pembagian kerja aparat terminal terdapat pembentukan organisasi kerja sesuai bidang masing- masing. Namun khusus untuk bidang- bidang yang terlibat dalam pengelolaan retribusi ada tiga yaitu Bagian Produksi, Bagian Pengelola, dan Bagian Unit Terminal Malengkeri”. (Wawancara HH, 15 Oktober 2020)

Pemaparan narasumber HH menunjukkan bahwa pengorganisasia yang terdapat di Terminal Malengkeri ditempatkan sesuai bidang masing- masing. Dan mengenai bidang- bidang yang terlibat di dalam pengelolaan retribusi terminal terdapat tiga yaitu bagian produksi, bagian pengelola, dan bagian unit Terminal Malengkeri.

Untuk menciptakan kelancaran dalam pemungutan retribusi terminal dan menghindari terjadinya penyalahgunaan wewenang serta tertib administrasi keluar masuknya dana hasil pemungutan retribusi terminal, maka diperlukan adanya pembagian kerja yang jelas dan transparan. Berdasarkan hasil wawancara dengan

Kepala Seksi Administrasi, Kepegawaian, Hukum & Humas yaitu Ibu Widyastuti, A. Md. (WD) (tanggal 22 September 2020) dapat diketahui bahwa petugas pengelola retribusi terminal dan petugas pemungut retribusi terminal dapat dikategorikan ke dalam dua status yaitu :

- a. Petugas pengelola retribusi terminal berstatus Pegawai Tetap/ Organik sebagai kordinator.
- b. Pemungut retribusi terminal berstatus Kontrak sebagai anggota.

Pengorganisasian memerlukan sumberdaya untuk penentuan dan kegiatan yang dibutuhkan dalam mencapai tujuan organisasi. Pengorganisasian merupakan suatu aspek administrasi yang mendukung pelaksanaan rencana, karena tujuan organisasi adalah mengelompokkan, mengatur serta membagi tugas pekerjaan sesuai bidangnya masing-masing sehingga mencapai sasaran secara maksimal sesuai dengan yang diharapkan. Dalam pengorganisasian membutuhkan sumberdaya yang cukup, namun di terminal sumberdaya masih kurang, termasuk sumberdaya manusia. pendapat tersebut didukung oleh HH selaku Kepala Terminal Malengkeri mengemukakan bahwa:

“pegawai yang bertugas dilapangan sebenarnya masih kurang dalam hal sumberdaya manusianya masih kurang cukup, maka dari itu kita dibantu oleh pegawai kontrak. Seperti sekarang ini pegawai yang dimiliki dari Pd. Terminal yang berstatus pegawai tetap itu ada sekitar 35 orang dan pegawai kontrak sekitar 42 orang, maka dari itu kita dibantu dengan pegawai kontrak”. (Wawancara HH, 15 Oktober 2020)

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat dikatakan bahwa sumberdaya khususnya sumberdaya manusia yang dimiliki terminal masih kurang, sehingga

membutuhkan tambahan pegawai melalui pegawai kontrak. Pemungut retribusi terminal berstatus pegawai kontrak umumnya bertugas memungut retribusi terminal yang telah ditetapkan sebagai wilayah terminal oleh PD Terminal Makassar Metro Kota Makassar kepada pengguna jasa (masyarakat). Selain itu, untuk mengetahui tugas dari pemungut retribusi, berdasarkan hasil wawancara dengan MR selaku salah satu petugas penjaga tempat pemungutan retribusi terminal bahwa:

“Tugas kami itu datang pergi menagih seperti pete-pete atau angkutan umum titiknya di sini untuk angkutan merah dari gowa ke Makassar. Termasuk angkutan lain seperti mobil pribadi, panther, dan motor”. (Wawancara MR, 17 Oktober 2020)

Berdasarkan hasil wawancara informan MR dapat diketahui bahwa tugas pemungut retribusi yaitu menagih kendaraan-kendaraan yang akan masuk ke dalam kawasan terminal. Adapun pembagian jam kerja untuk petugas pemungut retribusi yang telah ditentukan oleh pihak terminal. Berdasarkan wawancara dengan AS selaku salah satu petugas retribusi terminal:

“Umumnya 8 jam kerja, masuk jam 7 pulang jam 2. Dalam 1 pos itu 2 orang lah. Di sini pos mobil cuman ditutup untuk pos motor biasanya di situ 1 orang jadi gabung di sini.” (Wawancara AS, 17 Oktober 2020)

Pemaparan narasumber MR dan AS dapat diketahui bahwa tugas dari pegawai retribusi yaitu menagih dan memungut retribusi dari wajib retribusi yang akan masuk ke kawasan Terminal Malengkeri. Serta pembagian kerja yang sudah sesuai dengan jam kerja pada umumnya yaitu delapan jam kerja bagi setiap petugas pemungut retribusi dengan pembagian shift kerja pagi dan siang.

Dari beberapa hasil wawancara di atas, penulis berkesimpulan bahwa pengorganisasian di Terminal Malengkeri, Kota Makassar dalam penempatan dan tata kerja sudah sesuai. Dengan status kepegawaian hanya dua yaitu pegawai tetap atau organik dan pegawai kontrak. Namun, kurangnya sumberdaya manusia menjadi suatu faktor yang menghambat jalannya organisasi karena sumberdaya manusia adalah hal yang penting perlunya perbaikan kualitas sumberdaya manusia juga perlu dilakukan agar selanjutnya dapat memberikan pelayanan jasa yang lebih baik lagi.

3. Pelaksanaan

Pelaksanaan pemungutan retribusi terminal merupakan hal utama dalam pengelolaan terminal. Hal ini dikarenakan dalam pemungutan retribusi terminal terdapat proses bagaimana hasil retribusi yang berasal dari terminal itu terkumpul oleh petugas pemungut retribusi terminal sehingga hasil pemungutan tersebut menjadi salah satu sumber pendapatan bagi kas daerah yang digunakan untuk membiayaan pembangunan dan pembiayaan lainnya yang ada di Kota Makassar.

Pelaksanaan pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri tidak terlepas dari dasar hukum yang digunakan dalam pemungutan dan pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri. Untuk mengetahui dasar hukum apa saja yang digunakan dalam pemungutan dan pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri, sebagaimana hasil wawancara dengan HH selaku Kepala Terminal Malengkeri mengemukakan bahwa:

“Pemungutan dan pengelolaan retribusi serta pengelolaan terminal yang dilakukan atas dasar hukum perda nomor 15 tentang pengelolaan terminal, keputusan walikota Makassar tentang pengesahan keputusan direksi perusahaan daerah terminal Makassar metro kota Makassar nomor 30

tahun 2015 tentang tarif sewa dan jasa pelayanan pemanfaatan fasilitas terminal, peraturan ini yang digunakan sebagai dasar kita sebagai aparat pengelola agar kegiatan pemungutan berjalan baik sesuai dengan aturan yang ada.” (Wawancara HH, 15 Oktober 2020)

Dikarenakan retribusi terminal merupakan sumber pemasukan keuangan daerah, maka pemungutannya pun perlu diatur agar dapat dikelola secara intensif. Pengelolaan dan pemungutan yang intensif diharapkan memberikan hasil yang maksimal sehingga dapat mengisi kas daerah yang sudah ditargetkan dalam anggaran. Dasar hukum yang digunakan dan menjadi dasar melakukan kegiatan pemungutan retribusi terminal sangatlah diperlukan.

Pelaksanaan pemungutan retribusi terminal dilakukan oleh orang-orang yang ditunjuk untuk terlibat dalam melaksanakan pengelolaan dan pemungutan retribusi terminal. Hal ini berdasarkan hasil wawancara dengan HH selaku Kepala Terminal Malengkeri mengemukakan bahwa:

“Pegawai terminal yang ditunjuk sebagai petugas penarik retribusi melalui SK Direksi.” (Wawancara HH, 15 Oktober 2020)

Berdasarkan hasil wawancara di atas, payung hukum yang digunakan telah relevan untuk melakukan pemungutan retribusi terminal dikarenakan payung hukum tersebut telah secara rinci menjelaskan mulai dari objek dan subjek retribusi terminal, besarnya tarif terminal, tata cara pemungutan retribusi terminal, tata cara pembayaran dan penyetoran hingga sanksi administrasi maupun sanksi hukum.

Mengenai subjek dan objek retribusi terminal dalam kegiatan pemungutan merupakan salah satu faktor penting yang harus diperhatikan. Subjek retribusi yang dimaksud adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan/menikmati

pelayanan jasa umum yang bersangkutan misalnya masyarakat (pengguna jasa). Sedangkan objek retribusi adalah pelayanan yang disediakan oleh pemerintah daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh masyarakat. Kemudian mengenai besarnya tarif terminal yang harus dipungut oleh petugas pemungut retribusi terminal kepada pengguna layanan terminal (masyarakat) faktor ini menjadi sangat penting didalam pemungutan retribusi terminal.

Berdasarkan Keputusan Walikota Makasar tentang Keputusan Direksi PD Terminal Makassar Metro, Kota Makassar No 30 Tahun 2015 Tentang Tarif Sewa dan Jasa Pelayanan Pemanfaatan Fasilitas Terminal, maka tarif dapat diuraikan sebagai berikut:

Tabel 4.3
Penetapan Jenis dan Tarif Retribusi Kendaraan
di Terminal Malengkeri Kota Makassar Tahun 2020

NO	Jenis pungutan	Tarif
1.	MOBIL BUS: a. Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) b. Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)	Rp. 12.000 Rp. 10.000
2.	MOBIL NON BUS: a. Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) (Panter) b. Dalam Kota c. Antar Kota Dalam Provinsi (Maros & Pangkep)	Rp. 5.000 Rp. 3.000 Rp. 3.000
3.	PAS MASUK KENDARAAN PRIBADI: a. Sepeda Motor b. Mobil (Sedan, Jeep, Pick Up, Bus Dan Mikrolet)	Rp. 3.000 Rp. 5.000

Sumber: Keputusan Walikota Makasar Makassar No 30 Tahun 2015

Selain itu, tarif retribusi kendaraan yang diberlakukan di terminal sudah dijalankan dengansesuai. Sebagaimana yang diungkapkan oleh IH selaku salah satu sopir angkutan umum berikut:

“Saya pete- pete bayar 3000 sekali masukmitu, jadi kalo masuk saya biasa dapat iya penumpang lumayan biasa juga sedikit, untung- untungan mami, tapi sekarang lagi coronai to jadi begitumi sepi”. (Wawancara IH, 17 Oktober 2020)

Selain itu pendapat lain ditambahkan pula oleh SP selaku salah sopir

AKDP jusan Makassar- Sinjai:

“Kalo masukka di terminal biasa karcis yang hijau memang yang untuk panther to 5000. Begitu terus iya kubayar, ndapernaji berubah, tapi kalo sepi- sepi kuliati di dalam terminal biasa nda masukka, di luarja situ di alauddin to menunggu penumpang sama yang lain”. (Wawancara SP, 17 Oktober 2020)

Pemaparan narasumber IH dan SP dapat ditarik benang merah bahwa besarnya tarif yang diberikan dari petugas retribusi Terminal Malengkeri sudah sesuai dengan besaran tariff yang sudah ditentukan dalam Keputusan Walikota yang berlaku.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan peneliti pada bulan oktober 2020 maka peneliti berkesimpulan bahwa tahap pelaksanaan pada pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri di Kota Makassar adalah pemungutan retribusi terminal yang dilakukan sudah sesuai dengan prosedur yang ada dan tarif retribusi yang diberikan sudah sesuai dengan penetapan pemungutan yang di atur didalam Keputusan Walikota, Kota Makassar.

4. Pengawasan

Pengawasan adalah suatu tindakan yang dilakukan untuk menjamin atau menjaga agar rencana dapat diwujudkan sesuai dengan yang ditetapkan. Untuk suatu pengelolaan yang baik, jika tidak disertai dengan pengawasan/pengendalian yang efektif bisa saja terjadi penyimpangan dari rencana yang ada. Selain itu, untuk mengetahui bentuk pengawasan yang dilakukan dalam pengelolaan retribusi

terminal yaitu pemungutan retribusi terminal, seperti yang dipaparkan HH selaku Kepala Terminal Malengkeri berikut:

“Pengawasan yang dilakukan di terminal untuk mencegah terjadinya pelanggaran dalam prosedur pemungutan retribusi yaitu dengan turun langsung ke lapangan, jadi aparat pengawas terminal melakukan pengawasan langsung ke lapangan untuk mengawasi aparat terminal dan petugas penarik retribusi untuk melihat langsung proses kerja pegawai dan untuk petugas penarik retribusi itu kita melihat dari target pendapatan bagi setiap petugas penarik retribusi”. (Wawancara HH, 15 Oktober 2020)

Berdasarkan uraian di atas, yang mengatakan bahwa pengawasan dilakukan secara langsung untuk menghindari adanya penyimpangan dalam prosedur pemungutan, agar petugas pemungut retribusi terminal mengikuti prosedur yang ada sesuai dengan dasar hukum pemungutan retribusi terminal kepada pengguna jasa (masyarakat). Pengawasan untuk petugas pemungut retribusi dilakukan secara berkala, pendapat tersebut didukung dari hasil wawancara dengan AS selaku salah satu petugas penjaga tempat pemungutan retribusi terminal bahwa:

“Biasa kita diawasi juga, ada pengawas datang tapi tidak setiap hari juga. Satu minggu ada biasa dua kali datang, jadi nda selalu ada pengawas, jauh juga to jaraknya Pd. Terminal sama ini Terminal Malengkeri baru kan di sana ada juga Terminal Daya jadi yang di sana juga di awasi mungkin”. (Wawancara AS, 17 Oktober 2020)

Berdasarkan hasil wawancara dengan AS selaku salah satu penjaga tempat pemungutan retribusi mengatakan bahwa pengawasan tidak dilakukan setiap hari, dikarenakan jarak yang jauh dan terdapat terminal lain yang juga di awasi oleh aparat pengawas. Adanya pengawasan yang tidak rutin yang dilakukan oleh aparat terminal dilapangan akan memungkinkan terjadi penyimpangan prosedur didalam pemungutan retribusi terminal yang dilakukan oleh petugas pemungut retribusi

terminal. Selain itu, dengan kurangnya pengawasan maka akan menyebabkan ketidaktahuan aparat akan adanya tempat terminal (wilayah terminal) yang memiliki potensi untuk dilakukan pemungutan retribusi terminal menyebabkan adanya pemungutan retribusi terminal tanpa izin.

Untuk pemberian sanksi kepada para pemungut retribusi terminal yang lalai melaksanakan tugasnya dijelaskan oleh HH selaku Kepala Terminal Malengkeri mengemukakan bahwa:

“Kalau petugas melakukan pelanggaran ya akan diberikan sanksi namun dilihat dulu apa kesalahannya lalu dirundingkan dengan jajaran lain terkait sanksi yang akan diberikan sesuai dengan besar kesalahan yang dia perbuat, tapi sampai sekarang tidak ada petugas yang tidak mematuhi peraturan pemungutan retribusi”. (Wawancara HH, 15 Oktober 2020).

Selain itu ditambah kan oleh AS selaku salah satu petugas penjaga tempat pemungutan retribusi terminal mengatakan bahwa :

“Iya ada sanksi yang dikasi kalau petugas lalai dan gagal, sanksi biasa SP (Sanksi Peringatan) SP 1, SP 2, kalau cukup sampe tiga kali ya langsung dipecat”. (Wawancara AS, 17 Oktober 2020)

Berdasarkan hasil wawancara informan HH selaku Kepala Terminal dan AS selaku petugas pemungut retribusi bahwa bagi petugas yang lalai dan melakukan kesalahan dalam proses pengelolaan retribusi dimana yaitu pemungutan retribusi akan diberikan sanksi sesuai dengan besar kesalahan yang dilakukan oleh petugas pemungut retribusi. Sanksi yang diberikan yaitu berupa sanksi peringatan (SP 1, SP 2, SP 3). Dimana jika sanksi peringatan telah diberikan hinga tiga kali pada petugas pemungut retribusi yang sama, petugas tersebut akan dipecat.

Berdasarkan hasil wawancara di atas penulis menyimpulkan dalam tahap pengawasan pada pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri diberlakukan pengawasan langsung untuk menghindari adanya penyimpangan dalam proses pengelolaan retribusi terminal yaitu pemungutan retribusi terminal yang dilakukan kurang lebih dua kali dalam satu minggu. Dan untuk petugas pemungut retribusi yang melakukan kesalahan atau pelanggaran dilapangan tidak semerta- merta diberikan sanksi, ada proses untuk itu sesuai dengan kesalahan yang dilakukan. Hal ini menjadikan petugas pemungut retribusi bekerja sesuai dengan aturan yang ada dilihat dari tidak adanya petugas pemungut retribusi yang melakukan kesalahan atau pelanggaran saat bekerja di lapangan.

5. Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat dalam Pengelolaan Retribusi

Terminal Malengkeri di Kota Makassar

a) Faktor Pendukung

Faktor pendukung sesuatu yang sifatnya mendukung pengelolaan di Terminal Malengkeri berjalan sebagaimana mestinya.

1) Subjek dan objek retribusi yang jelas

Subjek retribusi merupakan orang pribadi atau badan yang menggunakan/menikmati pelayanan jasa yang disediakan oleh Pemerintah sedangkan objek retribusi merupakan pelayanan yang disediakan oleh Pemerintah Daerah. Sebagaimana yang diungkap oleh HH selaku Kepala Terminal sebagai berikut:

“Dalam peraturan yang diikuti oleh pihak terminal ini sudah membantu dalam ini proses pemungutan hingga pengelolaan retribusi. Karna suda diaturmi di dalamnya termasuk untuk siapa ini retribusi diwajibkan sebagai subjek dan apa yang wajib retribusi tersebut dapatkan, jadi kegiatan bias

berjalan dengan baik karna semuanya diatur dan ditentukan dengan jelas". (Wawancara HH, 15 Oktober 2020)

Dengan wawancara di atas peneliti berkesimpulan bahwa dengan adanya subjek dan objek retribusi yang jelas tersebut telah diatur dalam Peraturan Daerah sehingga memudahkan bagi para pengelola retribusi dalam subjek dan objek jenis retribusi yang akan dipungut.

2) Besarnya tarif yang dipungut

Besarnya tarif berdasarkan Keputusan Walikota Makassar tentang Keputusan Direksi PD Terminal Makassar Metro, Kota Makassar No 30 Tahun 2015 Tentang Tarif Sewa dan Jasa Pelayanan Pemanfaatan Fasilitas Terminal. Sebagaimana yang diungkapkan oleh HH selaku kepala terminal berikut:

"Jadi dengan adanya kebijakan tarif retribusi ini antara aparat pelaksanaan pemungut retribusi dengan masyarakat sebagai objek retribusi tersebut yang sudah pula di atur didalam peraturan walikota. Menjadikan masyarakat menerima kebijakan tersebut, membuat proses pemungutan retribusi menjadi mudah". (Wawancara HH, 15 Oktober 2020)

Dari wawancara yang telah diperoleh dapat dikatakan bahwa Keputusan Walikota tersebut yang kemudian dijadikan dasar bagi para pemungut untuk menetapkan tarif maupun prosedur dalam melakukan pungutan sehingga memudahkan dalam melakukan pungutan retribusi Terminal Malengkeri.

3) Prosedur Pemungutan Retribusi

Pelaksanaan pemungutan retribusi yang dilakukan oleh petugas yang ditetapkan dalam SK Direksi, dan Peraturan Walikota Makassar yang dengan rinci mengatur tentang susunan organisasi dan tata kerja perusahaan daerah

terminal Makassar metro kota Makassar. Sebagaimana yang dingkap oleh HH selaku Kepala Terminal sebagai berikut:

“Tentang siapa saja yang terlibat di dalam pemungutan dan pengelolaan retribusi di terminal ini kan sudah diatur dalam SK direksi di situ sudah jelas tertulis pegawai terminal yang ditunjuk sebagai petugas penarik retribusi. Jadi memudahkan pula prosedur pemungutan retribusi”. (Wawancara HH, 15 Oktober 2020)

Dari hasil wawancara yang telah diperoleh dapat dikatakan bahwa dengan adanya peraturan pemungutan yang jelas tersebut dapat dijadikan acuan bagi pengelola ataupun pemungut dalam melaksanakan pemungutan retribusi terminal.

b) Faktor Penghambat

Faktor penghambat sesuatu yang sifatnya menghambat pengelolaan retribusi terminal yang biasanya berjalan sebagaimana mestinya.

- 1) Belum maksimalnya pencapaian target karena penerimaan retribusi berkurang. Pengguna jasa terminal yang tidak menentu jumlahnya mempengaruhi penerimaan retribusi terminal yang ramai di saat-saat tertentu seperti musim libur hari raya, natal ataupun tahun baru mempengaruhi besarnya pendapatan dalam pemungutan retribusi.

Sebagaimana tanggapan dari AJ selaku salah satu masyarakat pengguna jasa terminal sebagai berikut:

“Saya liat- liat ini fasilitasnya memang sudah banyakmi yang rusak, yang saya tau juga ini semua sudah lamami butuh memang perbaikan. Saya juga kan sudah lamama suka ambil mobil sewa di sini dan nda banya yang berubah. Maunya kalo bias diperbaikimi to supaya bias rame lagi ini terminal”. (Wawancara AJ, 17 Oktober 2020)

Fasilitas yang disediakan juga mempengaruhi penerimaan retribusi dimana pengguna jasa terminal mengeluhkan fasilitas yang tergolong sudah lama atau tua dan membutuhkan pembaharuan dan perbaikan. Menjadikan pengguna jasa terminal ada yang memilih untuk mencari angkutan di luar dari area Terminal Malengkeri.

- 2) Kurangnya sumberdaya manusia dimana sumberdaya manusia sebagai salah satu hal penting dalam suatu organisasi. Terminal malengkeri menjadi penyedia pelayanan dibidang jasa menjadikan terminal malengkeri membutuhkan sumberdaya manusia yang cukup. Dengan status kepegawaian di terminal malengkeri terbagi atas pegawai tetap atau organik dan pegawai kontrak. Sebagaimana yang diungkap oleh HH selaku Kepala Terminal Malengkeri berikut:

“Pegawai di terminal terdiri atas dua yaitu pegawai tetap atau biasa disebut pegawai organik dan pegawai kontrak. Pegawai yang dimiliki terminal masih kurang maka dari itu membutuhkan tambahan dari pegawai kontrak tersebut untuk membantu proses pengelolaan retribusi”. (Wawancara HH, 15 Oktober 2020)

Keberadaan pegawai kontrak yang jumlahnya lebih besar dibandingkan dengan pegawai tetap atau organik disebabkan karena kurangnya sumberdaya manusia yang dimiliki terminal malengkeri. Dimana sumberdaya manusia sangat penting karena potensinya dapat dimanfaatkan sebagai usaha untuk meraih keberhasilan dalam mencapai tujuan daripada terminal malengkeri.

C. Pembahasan Hasil Penelitian

1. Perencanaan (*Planning*)

Perencanaan dibuat seoptimal mungkin, untuk memperoleh tujuan sebaik-baiknya (maximum output) dengan sumber-sumber yang ada agar lebih efisien dan efektif Tjokroamidjojo (1995: 12). Pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri dilakukan dengan berbagai rencana awal. Perencanaan yang dibuat oleh aparat Terminal Malengkeri salah satunya berupa penentuan besaran target anggaran. Perencanaan penentuan besaran target ini yang dilakukan setahun sekali atau setiap awal tahun. Penentuan target anggaran tidak hanya melibatkan Kepala Terminal, tetapi PD. Terminal Makassar Metro ikut pula terlibat didalamnya. Besaran target anggaran yang diusulkan ditentukan berdasarkan kondisi terminal dan potensi kendaraan yang keluar masuk Terminal Malengkeri dalam bentuk objek retribusi. Namun, penentuan target anggaran yang telah ditentukan tersebut selama tiga tahun terakhir belum mencapai target. Meskipun telah dan potensi kendaraan yang keluar masuk Terminal Malengkeri dalam bentuk objek retribusi, dan target anggaran yang berubah-ubah setiap tahunnya. Dikarenakan beberapa faktor seperti pengguna jasa terminal yang berkurang akibat keberadaan terminal bayangan sehingga masyarakat pengguna jasa terminal memilih tidak masuk ke dalam Terminal Malengkeri. Dan juga fasilitas terminal yang kurang memadai.

Selain daripada perencanaan penentuan target anggaran yang setiap tahunnya dilakukan oleh Terminal Malengkeri, terdapat perencanaan lain yaitu pengusulan kepada PEMKOT melalui PD. Terminal Makassar Metro untuk melakukan renovasi sarana dan prasarana infrastruktur Terminal Malengkeri

dikarenakan fasilitas yang terdapat di Terminal Malengkeri belum memadai. Tujuan dari penyelenggaraan terminal ialah untuk menjaga ketertiban, keamanan, kelancaran, lalu lintas dan kelestarian lingkungan. Sebagaimana telah diatur dalam Keputusan Walikota Makassar nomor 30 tahun 2015 tentang Tarif Sewa dan Jasa Pelayanan Pemanfaatan Fasilitas Terminal. Dari hasil observasi peneliti di lapangan, menemukan bahwa fasilitas- fasilitas di Terminal Malengkeri cukup lengkap dimana Terminal Malengkeri menyediakan fasilitas- fasilitas seperti kios, MCK, jasa pelayanan kebersihan kios, fasilitas penyimpanan mobil bus dan non bus, ruang tunggu, pencucian mobil, jasa panggilan informasi, dan jasa penerangan listrik, serta fasilitas seperti gesung, rambu jalan, pagar pengaman jalan, tanda pembayaran retribusi (karcis), tempat kendaraan parkir, kursi dan meja, serta pos penjagaan (loket). Namun, beberapa dari fasilitas tersebut membutuhkan pembaharuan atau renovasi karena umur pemakaian yang sudah lama, padahal dengan adanya fasilitas yang menunjang tentu akan menjadikan pelayanan di Terminal Malengkeri akan lebih efektif dan efisien. Pelayanan yang baik tidak terlepas dari sarana dan prasarana yang menunjang. Pentingnya revitalisasi manajemen pada PD. Terminal Makassar Metro untuk memperbaiki kekurangan yang terdapat di Terminal Malengkeri. Fasilitas yang membutuhkan renovasi seperti jalanan yang rusak, sehingga masyarakat pengguna jasa layanan merasa tidak nyaman. Sopir- sopir angkutan kota maupun daerah juga merasa tidak betah sehingga memilih untuk menarik dan menurunkan barang dan penumpang di terminal bayangan. Perlunya kerjasama dengan pihak Dinas

Perhubungan untuk menertibkan terminal bayangan sangat penting untuk mengembalikan fungsi dari Terminal Malengkeri.

Berdasarkan hal di atas pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri Kota Makassar belum maksimal dalam memenuhi kriteria perencanaan atau *planning* dalam pengelolaannya karena belum mencapai maximum output dan belum efektif dan efisiennya penggunaan sumber- sumber yang ada.

2. Pengorganisasian (*Organizing*)

Pengelolaan yang baik adalah kegiatan yang dipelajari oleh mereka yang bertugas menjalankannya dan lebih besar kemungkinan diikuti tanpa salah, dapat lebih cepat memberikan hasil, dan dapat lebih mudah diperiksa dari luar maupun dari dalam menurut Nick Devas (1989:281). Oleh karena itu, pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri sebagai salah satu penyedia pelayanan jasa harus memenuhi kriteria pengorganisasian.

Dalam pengorganisasian manajemen Retribusi Terminal maka diperlukan adanya sumber daya yang berhubungan dengan pengelolaan Retribusi Terminal seperti penempatan dan pembagian tugas sumber daya manusia pada Terminal Malengkeri, Kota Makassar. Pengorganisasian di Terminal Malengkeri dapat tercapai dengan lancar jika adanya pembagian kerja yang jelas dan transparan.

Pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri melibatkan bidang- bidang dalam pengelolaan yaitu bagian produksi, bagian pengelola, dan bagian unit terminal malengkeri. Pengorganisasian di Terminal Malengkeri sudah cukup sesuai dilihat dari pembagian kerja aparat terminal ditempatkan sesuai bidang masing- masing. Di terminal malengkeri sendiri status pegawai ada dua yaitu

pegawai tetap atau organik dan pegawai kontrak. Tugas pegawai tetap dan pegawai kontrak dalam hal pengelolaan retribusi yaitu pemungutan retribusi sama saja yaitu memungut retribusi dari wajib retribusi, dimana hasil retribusi lalu di setor kepada pihak terminal per hari. Hal yang membedakan hanya status kepegawaian. Adanya pegawai kontrak di Terminal malengkeri dikarenakan sumberdaya manusia yang masih kurang dapat menjadi salah satu faktor penghambat jalannya pelayanan. Jumlah pegawai kontrak yang jumlahnya lebih banyak juga menunjukkan bahwa masih dibutuhkannya tambahan pegawai pada PD. Terminal Makassar Metro dan Terminal Malengkeri, disinilah perlunya perbaikan kualitas pada sumberdaya manusia untuk menciptakan pelayanan jasa yang lebih baik lagi.

3. Pelaksanaan (*Actuating*)

Pelaksanaan dalam pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri menjadi hal utama. Yang berarti pelaksanaan ini harus mampu dilaksanakan dengan baik, sederhana dan mudah dipahami, sebagaimana ciri ciri dari pengelolaan yang baik menurut Nick Devas (1989:281). Sebab, jika yang terjadi sebaliknya maka akan mengakibatkan terjadinya masalah pelayanan publik di terminal malengkeri, salah satunya yaitu penilaian kualitas yang buruk dari masyarakat. Akan tetapi, pengelolaan retribusi di terminal malengkeri sejauh ini memberikan pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa sesuai dengan syarat atau prosedur yang telah ditetapkan sebelumnya yaitu dalam pemunguan retribusi dilakukan pemberian karcis sesuai dengan kendaraan yang masuk. Bagi masyarakat yang menggunakan kendaraan dan ingin memasuki terminal malengkeri akan dimintai biaya retribusi

sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakannya. Terdapat tiga jenis karcis yang ada yaitu karcis berwarna hijau untuk kendaraan pribadi, karcis putih untuk angkutan kota, dan karcis merah muda untuk kendaraan sepeda motor. Berdasarkan hal tersebut, pengelolaan retribusi di terminal malengkeri sudah sesuai dengan pelaksanaan prosedur pemungutan retribusi yang telah ditetapkan dalam peraturan dan sejalan dengan kriteria dalam pelaksanaan yang baik.

4. Pengawasan (*Controlling*)

Pengawasan atau pengendalian merupakan suatu hal yang sangat penting yang perlu diperhatikan dalam sebuah pengelolaan. Tujuan pengelolaan menurut Nick Devas (1989: 279) Pengendalian, petugas pengawasan harus melakukan pengendalian agar semua tujuan tercapai. Mereka harus mengusahakan agar selalu mendapatkan informasi yang diperlukan untuk memantau pelaksanaan penerimaan dan pengeluaran dan untuk membandingkan penerimaan dan pengeluaran dengan rencana dan sasaran. Menempatkan pengendalian pada poin lima (5) ini menunjukkan bahwa pengawasan atau pengendalian merupakan salah satu hal yang penting dalam pengelolaan.

Pengawasan pengelolaan retribusi di terminal malengkeri dilakukan secara langsung oleh aparat pengawas untuk menghindari adanya penyimpangan dalam prosedur pemngutan agar petugas pemungut retribusi terminal mengikuti prosedur yang ada sesuai dengan dengan dasar hukum pemungutan retribusi terminal kepada pengguna jasa (masyarakat). Akan tetapi, pengawasan yang dilakukan secara langsung di terminal tidak dilakukan setiap hari, pengawasan dilakukan kurang lebih dua kali dalam seminggu. Jelas adanya pengawasan yang tidak rutin

yang dilakukan oleh aparat terminal dilapangan akan memungkinkan terjadi penyimpangan prosedur didalam pemungutan retribusi terminal yang dilakukan oleh petugas pemungut retribusi terminal. Walaupun demikian hingga kini belum ada petugas pemungut retribusi yang melakukan pelanggaran. Petugas pemungut retribusi yang melakukan pelanggaran akan diberikan sanksi sesuai dengan besar kesalahan yang diperbuat yaitu berupa sanksi peringatan (sp1, sp2, sp3) dimana jika petugas pemungut retribusi sudah mencapai sp3 akan diberlakukan pemecatan pegawai. Berdasarkan hal di atas pengelolaan retribusi terminal malengkeri sudah cukup sejalan dengan kriteria pengawasan.

5. Faktor pendukung dan penghambat dalam pengelolaan retribusi terminal malengkeri kota Makassar

a. Faktor pendukung

1) Subjek dan objek retribusi yang jelas

Subjek dan objek retribusi menjadi faktor pendukung dalam pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri. Lengkap adalah secara keseluruhan, pengelolaan hendaknya dapat digunakan untuk mencapai semua tujuan pengelolaan pemerintah daerah adalah salah satu ciri dari pengelolaan yang baik menurut Nick Devas (1989: 279). Karena, dengan subjek dan objek retribusi yang jelas dan lengkap di dalam peraturan menjadikan pelayanan menjadi lebih mudah dijalankan, karena telah diatur dalam peraturan daerah. Subjek sebagai pengguna jasa terminal dan objek yaitu pelayanan terminal yang disediakan oleh pemerintah. Dengan subjek dan objek yang jelas ini akan memudahkan pemungutan retribusi agar

tidak salah sasaran dalam pemungutan retribusi. Sehingga menjadi faktor pendukung dalam pengelolaan retribusi di terminal malengkeri.

2) Besarnya tarif yang dipungut

Salah satu tujuan dari perencanaan adalah mendapatkan atau menjamin proses pencapaian tujuan terlaksana secara ekonomis menurut Laksmi dkk. (2008 : 30). Dengan tarif retribusi yang telah ditentukan pemerintah daerah yang dijadikan dasar dalam besarnya tariff retribusi yang akan dipungut oleh petugas retribusi. Menjadikan besaran pemungutan tarif menjadi jelas dan ekonomis, dengan begitu pengguna jasa dan fasilitas terminal dapat merasa adil dan menghindari pemungutan retribusi yang tidak wajar dari aparat terminal atau petugas pemungutan retribusi.

3) Prosedur pemungutan retribusi

Pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri akan berjalan dengan baik pula jika didukung dengan prosedur pemungutan retribusi yang baik dan mudah disesuaikan pula. Mudah disesuaikan adalah pengelolaan jangan dibuat sedemikian kaku sehingga sulit menerapkannya atau menyesuainya pada keadaan yang berbeda-beda Nick Devas (1989: 279). Di terminal malengkeri, aparat petugas pemungut retribusi sebelumnya telah ditetapkan di dalam SK Direksi. Tata kerja dan susunan organisasi pun yang telah diatur dalam Peraturan Walikota menjadikan prosedur pemungutan retribusi menjadi jelas dan mempunyai acuan bagi pengelola dalam melaksanakan pemungutan retribusi.

b. Faktor penghambat

- 1) Pencapaian target yang belum maksimal mempengaruhi perencanaan-perencanaan dalam pengelolaan retribusi. Pengelolaan bersangkutan dimana yaitu pengelolaan retribusi terminal harus dirancang sedemikian rupa sehingga memperbesar daya guna yang menjadi alat bagi pemerintah daerah untuk menjalankan kegiatan-kegiatan Nick Devas (1989:281). Penentuan target retribusi terminal yang telah ditentukan dan dirancang sedemikian rupa nyatanya belum tercapai. Pendapatan dari target penerimaan retribusi terminal yang dimasukkan pada kas daerah kota Makassar yang diharapkan madapat meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD). Dengan target penerimaan retribusi yang tidak tercapai ini, mempengaruhi pengelolaan retribusi dikrenakan dengan pencapaian target tersebut dapat digunakan untuk perbaikan fasilitas terminal yang banyak dikeluhkan pengguna jasa terminal. Kurang maksimalnya pencapaian target ini dikarenakan berkurangnya pengguna jasa terminal dan juga jumlah pengguna jasa terminal yang tidak stabil yang ramai di saat-saat tertentu saja. Belum lagi, adanya pandemic Covid-19 di tahun 2020 dan 2021 ini menjadikan pengguna jasa terminal makin berkurang.
- 2) Kurangnya sumberdaya manusia menjadi faktor penghambat dalam pengelolaan retribusi di terminal malengkeri. Berhasil guna adalah pengelolaan harus dalam kenyataan mencapai tujuan-tujuan

bersangkutan menjadi ciri pengelolaan yang baik menurut Nick Devas (1989:281). Terminal malengkeri menjadi salah satu penyedia jasa pelayanan membutuhkan sumberdaya manusia yang cukup. Namun, sumberdaya manusia di terminal malengkeri masih kurang, dilihat dari jumlah pegawai tetap yang sedikit, sehingga membutuhkan tambahan pegawai dengan mengandalkan pegawai kontrak. Untuk memenuhi kekurangan dari sumberdaya manusia, saat ini pegawai kontrak di terminal melebihi jumlah daripada pegawai organik atau pegawai tetap.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan tentang pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Perencanaan (*Planning*)

Pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri menunjukkan belum sesuai dengan kriteria perencanaan (*planning*) karena belum mencapai maximum output dan belum efektif dan efisien dalam penggunaan sumber-sumber yang ada. Dilihat dari belum tercapainya target tahunan, yang disebabkan karena beberapa faktor seperti pengguna jasa terminal yang berkurang akibat keberadaan terminal bayangan, pandemic yang pada tahun 2020 terjadi sehingga menjadikan terminal kian sepi, serta fasilitas-fasilitas yang membutuhkan pembaharuan atau renovasi dan perbaikan karena umur penggunaan yang sudah lama.

2. Pengorganisasian (*Organizing*)

Pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri sudah cukup sesuai dengan kriteria pengorganisasian atau *organizing*. Dilihat dari pembagian kerja aparat terminal ditempatkan sesuai bidang masing-masing. Di terminal malengkeri sendiri status pegawai ada dua yaitu pegawai tetap atau organik dan pegawai kontrak. Adanya pegawai kontrak di Terminal malengkeri dikarenakan sumberdaya manusia yang masih kurang dapat menjadi salah satu faktor penghambat jalannya pelayanan..

3. Pelaksanaan (*Actuating*)

Pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri sejalan dengan kriteria pelaksanaa, dimana pelaksanaan ini menjadi hal utama di dalam pengelolaan retribusi yaitu pemungutan retribusi. Pemungutan retribusi dilakukan pemberian karcis sesuai dengan kendaraan yang masuk. Bagi masyarakat yang menggunakan kendaraan dan ingin memasuki terminal malengkeri akan dimintai biaya retribusi sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakannya. Terdapat tiga jenis karcis yang ada yaitu karcis berwarna hijau untuk kendaraan pribadi, karcis putih untuk angkutan kota, dan karcis merah muda untuk kendaraan sepeda motor.

4. Pengawasan (*Controlling*)

Pengelolaan retribusi terminal malengkeri sudah cukup sejalan dengan kriteria pengawasan. Pengawasan pengelolaan retribusi di terminal malengkeri dilakukan secara langsung oleh aparat pengawas untuk menghindari adanya penyimpangan dalam prosedur pemngutan agar petugas pemungut retribusi terminal mengikuti prosedur yang ada sesuai dengan dengan dasar aturan pemungutan retribusi terminal kepada pengguna jasa (masyarakat). Pengawasan dilakukan kurang lebih dua kali dalam seminggu.

5. Faktor pendukung dan penghambat dalam pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri.

a. Faktor pendukung

- 1) Subjek dan objek retribusi yang jelas, subjek sebagai pengguna jasa terminal dan objek yaitu pelayanan terminal yang disediakan oleh pemerintah. Dengan subjek dan objek yang jelas ini akan memudahkan pemungutan retribusi agar tidak salah sasaran dalam pemungutan retribusi.
- 2) Besarnya tarif yang dipungut, dengan tarif retribusi yang telah ditentukan pemerintah daerah yang dijadikan dasar dalam besarnya tarif retribusi yang akan dipungut oleh petugas retribusi.
- 3) Prosedur pemungutan retribusi, Tata kerja dan susunan organisasi pun yang telah diatur dalam Peraturan Walikota menjadikan prosedur pemungutan retribusi menjadi jelas dan mempunyai acuan bagi pengelola dalam melaksanakan pemungutan retribusi.

b. Faktor Penghambat

- 1) Pencapaian target yang belum maksimal mempengaruhi perencanaan-perencanaan dalam pengelolaan retribusi. Kurang maksimalnya pencapaian target ini dikarenakan berkurangnya pengguna jasa terminal dan juga jumlah pengguna jasa terminal yang tidak stabil yang ramai di saat-saat tertentu saja.
- 2) Kurangnya sumberdaya manusia menjadi faktor penghambat dalam pengelolaan retribusi di terminal malengkeri. Terminal malengkeri menjadi salah satu penyedia jasa pelayanan membutuhkan sumberdaya manusia yang cukup.

B. Saran

Berdasarkan masalah- masalah yang ditemui peneliti saat melaksanakan penelitian mengenai pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri, maka diperoleh saran atau masukan bagi beberapa pihak, yaitu:

1. Bagi pemerintah khususnya Pemerintah Kota Makassar dan pejabat-pejabat yang berbesar hati diharapkan agar senantiasa memperhatikan keberlanjutan pengelolaan retribusi di Terminal Malengkeri terutama berkaitan dengan bentuk dukungan melalui pemberian anggaran yang memadai, dikarenakan target dari realisasi anggaran yang setiap tahunnya tidak tercapai khususnya 3 tahun terakhir, menjadikan pihak Terminal Malengkeri tidak dapat memperbaiki sarana prasarana yang sudah rusak. Maka dari itu diharapkan Terminal malengkeri dapat memperbaiki kerusakan – kerusakan pada fasilitas- fasilitas yang terdapat di Terminal Malengker, sehingga pengguna jasa terminal dapat merasa nyaman, dan dengan perbaikan tersebut diharapkan dapat menarik masyarakat untuk kembali menggunakan pelayanan jasa yang terdapat di Terminal Malengkeri.
2. Bagi pihak Terminal dan PD. Terminal Makassar Metro selaku penyedia jasa pelayanan diharapkan agar dapat meningkatkan efektifitas dan efesiensi dari sumber- sumber yang ada. Sumberdaya manusia yang belum memadai sehingga membutuhkan tambahan pegawai kontak, dikarenakan Terminal Malengkeri menjadi penyedia jasa pelayanan diharapkan dengan penambahan sumberdaya manusia tersebut juga memperhatikan kualitas

dari sumberdaya manusia tersebut agar pengelolaan retribusi berjalan dengan baik. Selanjutnya kerjasama yang dilakukan PD. Terminal Makassar metro dengan Dinas Perhubungan untuk maksimal dalam menegakkan aturan dalam menertibkan sopir- sopir terminal bayangan dan bekerjasama dengan Dinas Pekerjaan Umum untuk melakukan perbaikan kerusakan sarana dan prasarana di Terminal Malengkeri. Serta meningkatkan pengawasan yang dilakukan kurang lebih dua kali dalam seminggu. Pengawasan yang tidak dilakukan setiap hari mampu menimbulkan masalah- masalah kecurangan. Meskipun belum ada petugas dan wajib retribusi yang melanggar, akan lebih baik jika hal tersebut dicegah.

3. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat melakukan penelitian mendalam dengan teori yang berbeda sehingga dapat menjadi bahan pertimbangan khususnya bagi Terminal Malengkeri dalam mengembangkan pengelolaan retribusi.

DAFTAR PUSTAKA

- Abe, Alexander. 2001. *Perencanaan Daerah: Memperkuat Prakarsa Rakyat dalam Otonomi Daerah*. Yogyakarta: Lapera Pustaka Utama.
- Ahmad, Rusdiana dan Ghazin. 2014. *Asas-Asas Manajemen Berwawasan Global*. Bandung : CV. Pustaka Setia.
- Anshori, Abdul Ghofur dan Sobirin Malian. 2008. *Membangun Hukum Indonesia*. Yogyakarta: Kreasi Total Media.
- Asis, S. H. (2013). *Optimalisasi Pemungutan Retribusi Terminal Di Dinas Perhubungan Dan Infokom Kabupaten Bontaleng*. Universitas Hasanudin. Diperoleh dari <https://repositori.unhas.ac.id>
- Atmosudirjo, Prajudi. 1982. *Administrasi dan Manajemen Umum*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Creswell, John W. 2013. *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Devas, Nick.dkk.1989. (Peny.). *Keuangan Pemerintah Daerah di Indonesia*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Efendy, Usman. 2014. *Asas Manajemen*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- Emba, Muslimin. (19 Mei 2020). *Sepi Penumpang, Begini Kondisi Terminal Malengkeri Makassar*. Tribun Timur. Diperoleh dari <https://makassar.tribunnews.com/>
- Hasibuan, Malayu S.P., Haji. 2001. *Manajemen: dasar, pengertian, dan masalah*. Edisi Revisi. Jakarta : Bumi Aksara
- Heene, Aimè dkk, 2010. *Manajemen Strategik Keorganisasian Publik*. Bandung: PT.Refika Aditama.
- Idris, S. W. I. (2016). *Manajemen Retribusi Terminal Pada Dinas Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika Kabupaten Mamuju Tengah* (Doctoral Dissertation). Diperoleh dari <https://repositori.unhas.ac.id>
- Kaho, Josef Riwu. 2007. *Prospek Otonomi Daerah Di Negara Republik Indonesia*. Jakarta : PT Grafindo Persada.
- Keputusan Walikota Makassar nomor 30 tahun 2015 tentang Tarif Sewa dan Jasa Pelayanan Pemanfaatan Fasilitas Terminal.

- Mahmudi. 2010. *Manajemen Keuangan Daerah*. Jakarta: Erlangga.
- Mirsan, Adi Muammar (1 Februari 2020). Diambil Alih Pemprov, Begini Tanggapan Dirut PD Terminal Soal Malengkeri dan Daya. Kabar News. Diperoleh dari <https://kabar.news/>
- Moekijat. 2000. *Kamus Manajemen*. Bandung: Penerbit CV Mandar Maju.
- Moleong, J. Lexy. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT Remaja Rosda Karya. Bandung.
- Mollytha, R. (2016). *Analisis Pemungutan Retribusi Terminal (Studi Di Terminal Rajabasa Bandar Lampung)*. Universitas Lampung. Diperoleh dari <http://digilib.unila.ac.id>
- Pamudji. 1985. *Pengantar Manajemen*. Jakarta: P.T. Toko Gunung Agung.
- Peraturan Pemerintah R.I Nomor 66 Tahun 2001, Pasal 1 Point 1 Tentang Retribusi Daerah
- Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 Pasal 2 Tentang Jenis-Jenis Retribusi
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 3 Tahun 2010 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 Tentang Angkutan Jalan Dan Retribusi Perizinan
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 15 tahun 2006 Tentang Pengelolaan Terminal Penumpang
- Puteri, N. A., Rahmawati, R., & Jumiaty, I. E. (2018). *Manajemen Retribusi Terminal Kalijaga, Kabupaten Lebak dalam Upaya Peningkatan Pendapatan Asli Daerah* (Doctoral dissertation, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa). Diperoleh dari <http://eprints.untirta.ac.id/1309/>
- Ronaly. (27 Februari 2020). Mana Uang Retribusi Terminal?. Berita Kota Makassar. Diperoleh dari <https://beritakotamakassar.fajar.co.id/>
- Setiadi, Nugroho J. 2003. *Perilaku Konsumen: Konsep dan Implikasi untuk Strategi dan Penelitian Pemasaran*. Jakarta: Prenada Media.

- Siahaan, Maripot. 2010. *Pajak dan Retribusi Daerah*, Edisi Revisi. Yogyakarta: Rajawali Pers.
- Simbolon, Maringan Masry. 2004. *Dasar-Dasar Administrai dan Manajemen*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sumarsan, Thomas. 2015. *Perpajakan Indonesia : pedoman perpajakan lengkap berdasarkan undang-undang terbaru*. Edisi 4. Jakarta: PT. Indeks.
- Suprpto, Tommy. 2009. *Pengantar Teori & Manajemen Komunikasi*. Yogyakarta: MedPress.
- Syaripuddin (2010) *Pengelolaan Retribusi Terminal di Kabupaten Bantaeng*. Skripsi tidak diterbitkan. Makassar. Universitas Hasanuddin journal.unishu.ac.id
- Terry, George R. 2009. *Prinsip-prinsi Manajemen*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Tim Dosen Administrasi Pendidikan UI. *Manajemen Pendidikan*. Jakarta: Alfabeta.
- Tjokrowinoto, Moeljarto. 1995. *Teori Pembangunan Sebuah Analisis, Konsep, Arah dan Strategi*. Yogyakarta: PT. Tiara Wacana.
- Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Pokok-Pokok Pemerintahan di Daerah
- Undang-Undang RI No. 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah.
- Undang-Undang RI No. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah
- Undang-Undang RI No. 33 Tahun 2004 Dalam Bab V Pasal 6 Tentang Pendapatan Asli Daerah
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2009 pasal 149 tentang Jenis Retribusi Jasa Umum dan Retribusi Perizinan Tertentu
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2009 pasal 130 tentang objek retribusi terminal
- Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 Tentang Pemerintahan Daerah tentang perubahan atas Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004
- Usman, Husaini. 2011. *Manajemen, Teori, Praktek, dan Riset Pendidikan*. Jakarta : PT. Bumi Aksara

L

A



A

N

Matriks Penelitian

Rumusan Masalah	Fokus Masalah	Indikator Fokus Masalah	Pertanyaan Penelitian	Sumber Data	
				Informan Kunci	Dokumen
1	2	3	4	5	6
1. Bagaimana pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri di Kota Makassar?	Pengelolaan Retribusi	<p>1. Perencanaan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Penentuan target anggaran retribusi terminal 2) Penentuan fasilitas terminal <p>2. Pengorganisasian dalam pengelolaan retribusi:</p> <p>Penempatan dan pembagian kerja aparat</p> <p>3. Pelaksanaan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Pelaksanaan pemungutan retribusi terminal 2) Pengarahan pelaksanaan pengaturan 3) Penataan tempat parkir kendaraan di lingkungan terminal 	<p>1. Langkah apa saja yang dilakukan aparat terminal malengkeri dalam hal penentuan target terminal?</p> <p>2. Apakah selain masalah penentuan target masih terdapat perencanaan lain?</p> <p>3. Bagaimana dengan fasilitas terminal apakah sudah memadai?</p> <p>1. Dalam hal penempatan dan pembagian kerja aparat terminal, bidang- bidang apa saja yang terlibat dalam pengelolaan retribusi?</p> <p>2. Bagaimana status kepegawaian yang dimiliki aparat pengelola retribusi terminal?</p> <p>1. Dasar hukum apa yang digunakan dalam pemungutan dan pengelolaan retribusi terminal? Apakah dasar hukum telah dilaksanakan sesuai prosedur yang ada?</p> <p>2. Siapa saja yang terlibat dalam pemungutan dan pengelolaan retribusi terminal?</p> <p>3. Bagaimana pendapat anda terhadap terminal bayangan?</p>	<p>1. Kepala Terminal Malengkeri</p> <p>2. Petugas pemungut retribusi</p> <p>3. Sopir angkutan dan sopir daerah di terminal malengkeri</p> <p>4. Pengguna jasa layanan terminal malengkeri</p>	<p>Dokumen yang diperlukan observasi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Struktur Organisasi 2. Peraturan terminal malengkeri 3. Laporan anggaran

	1 2. Apa saja faktor pendukung dan penghambat dalam pengelolaan retribusi Terminal Malengkeri di Kota Makassar?				2 Faktor pendukung dan penghambat dalam pengelolaan retribusi terminal?			4. Pengawasan Pengawasan langsung ke lapangan	3 Komunikasi	Sumberdaya	Sikap (partisipasi masyarakat)	1. Apa saja bentuk pengawasan yang dilakukan dalam pemungutan retribusi terminal?	4 Bagaimana pelaksanaan sosialisasi tentang kebijakan antara aparat pelaksana kebijakan dengan masyarakat sebagai objek retribusi?	Apakah sumberdaya yang dimiliki terminal sudah cukup atau masih kurang?	Bagaimana dengan sikap dan partisipasi masyarakat dalam pemungutan retribusi?		5			6	
--	--	--	--	--	--	--	--	---	-----------------	------------	--------------------------------	---	---	---	---	--	---	--	--	---	--



PEDOMAN WAWANCARA

1. Langkah apa saja yang dilakukan aparat terminal malengkeri dalam hal penentuan target terminal?
2. Apakah selain masalah penentuan target masih terdapat perencanaan lain?
3. Bagaimana dengan fasilitas terminal apakah sudah memadai?
4. Dalam hal pembagian kerja kerja aparat terminal, bidang- bidang apa saja yang terlibat dalam pengelolaan retribusi?
5. Bagaimana status kepegawaian yang dimiliki aparat pengelola retribusi terminal?
6. Dasar hukum apa yang digunakan dalam pemungutan dan pengelolaan retribusi terminal? Apakah dasar hukum telah dilaksanakan sesuai prosedur yang ada?
7. Siapa saja yang terlibat di dalam emungutan dan pengelolaan retribusi terminal?
8. Bagaimana pendapat anda tentang terminal bayangan?
9. Apa saja bentuk pengawasan yang dilakukan dalam pemungutan retribusi terminal?
10. Bagaimana pelaksanaan sosialisasi tentang kebijakan antara aparat pelaksana kebijakan dengan masyarakat sebagai objek retribusi?
11. Apakah sumberdaya yang dimiliki terminal sudah cukup atau masih kurang?
12. Bagaimana dengan sikap dan partisipasi masyarakat dalam pemungutan retribusi?
13. Apakah masih ada petugas yang tidak mematuhi peraturan disaat melakukan pemungutan retribusi?

Realisasi Penerimaan Anggaran Tahun 2020

LAPORAN
URUT KERJA
JENIS PENERIMAAN
BULAN

JENIS PENERIMAAN

REALISASI TAHUN ANGGARAN 2020
PD. TERMINAL MAKASSAR METRO
TARIF JASA ANGGUTAN DAN JASA FASILITAS TERMINAL
JUNI 2020

NO	KODE REKENING	JENIS PENERIMAAN	ANGGARAN 2020	REALISASI/D BULAN LALU	REALISASI BULAN INI	REALISASI 3/7D BULAN INI	%
1	11.01.00	PENDAPATAN JASA TERMINAL					
1	01.01.01	BUS ANGGUT	1.555.700.000	30.000.000	4.190.000	43.790.000	27,72
2	01.01.02	BUS ANGGUT	6.000.400.000	310.500.000	12.230.000	128.230.000	21,37
3	01.01.03	BUS LABOPAT / Phantier	2.160.000.000	42.000.000	2.650.000	45.230.000	21,37
4	01.01.04	Bus Kota (Jurnal)	1.575.000	1.575.000	1.575.000	1.575.000	100,00
5	01.01.05	Non Bus Antar Kota	1.000.000	1.510.000	1.195.000	13.095.000	16,14
6	01.01.06	Non Bus Dalam Kota	14.600.000	13.325.000	11.301.000	13.095.000	9,23
7	01.01.07	Bus	2.517.000.000	100.000	12.204.000	109.330.000	4,31
8	01.02.00	PENDAPATAN SEWA KENDARAAN TEMPAT USHIA					
7	01.02.01	Sewa Ruko TTM, TGD Dan Lokasi	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	100,00
8	01.02.02	Sewa Laban / Tempat Usaha	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	100,00
9	01.02.03	Sewa Lain	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
10	01.03.00	PENDAPATAN JASA FASILITAS PEKERJA					
10	01.03.01	Biaya Perjalanan	1.303.200.000	1.337.000	124.300.000	245.512.000	18,84
11	01.03.02	Perumahan	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	100,00
12	01.03.03	SAC (Bantuan Air Kech) TTD dan TTM	1.252.100.000	1.252.100.000	1.252.100.000	1.252.100.000	100,00
13	01.03.04	MCK Bantuan Air Kech TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
14	01.03.05	Mandi Terminal Regional Daye	41.000.000	41.000.000	41.000.000	41.000.000	100,00
15	01.03.06	Mandi Point II	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
16	01.03.07	PENDAPATAN PASS MAKIN KENDARAAN JALAN					
17	01.03.01	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	2.140.000.000	1.500.000	150.000.000	166.555.000	7,57
18	01.03.02	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
19	01.03.03	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
20	01.03.04	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
21	01.03.05	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
22	01.03.06	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
23	01.03.07	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
24	01.03.08	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
25	01.03.09	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
26	01.03.10	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
27	01.03.11	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
28	01.03.12	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
29	01.03.13	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
30	01.03.14	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
31	01.03.15	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
32	01.03.16	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
33	01.03.17	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
34	01.03.18	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
35	01.03.19	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
36	01.03.20	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
37	01.03.21	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
38	01.03.22	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
39	01.03.23	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
40	01.03.24	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
41	01.03.25	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
42	01.03.26	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
43	01.03.27	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
44	01.03.28	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
45	01.03.29	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
46	01.03.30	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
47	01.03.31	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
48	01.03.32	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
49	01.03.33	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
50	01.03.34	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
51	01.03.35	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
52	01.03.36	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
53	01.03.37	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
54	01.03.38	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
55	01.03.39	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
56	01.03.40	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
57	01.03.41	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
58	01.03.42	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
59	01.03.43	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
60	01.03.44	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
61	01.03.45	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
62	01.03.46	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
63	01.03.47	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
64	01.03.48	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
65	01.03.49	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
66	01.03.50	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
67	01.03.51	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
68	01.03.52	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
69	01.03.53	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
70	01.03.54	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
71	01.03.55	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
72	01.03.56	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
73	01.03.57	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
74	01.03.58	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
75	01.03.59	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
76	01.03.60	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
77	01.03.61	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
78	01.03.62	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
79	01.03.63	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
80	01.03.64	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
81	01.03.65	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
82	01.03.66	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
83	01.03.67	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
84	01.03.68	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
85	01.03.69	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
86	01.03.70	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
87	01.03.71	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
88	01.03.72	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
89	01.03.73	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
90	01.03.74	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
91	01.03.75	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
92	01.03.76	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
93	01.03.77	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
94	01.03.78	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
95	01.03.79	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
96	01.03.80	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
97	01.03.81	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
98	01.03.82	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
99	01.03.83	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	100,00
100	01.03.84	Semarang: Ruko Lintas TTD dan TTM	1.100.0				



PERATURAN DAERAH KOTA MAKASSAR

NOMOR 15 TAHUN 2006

**TENTANG
PENGELOLAAN TERMINAL PENUMPANG**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

WALIKOTA MAKASSAR,

- Menimbang** :
- a. bahwa dalam rangka terwujudnya pelaksanaan pengelolaan terminal secara lebih berdaya guna dan berhasil guna serta untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat Kota Makassar, maka dipandang perlu untuk mengatur pengelolaan terminal dalam suatu Peraturan Daerah Kota Makassar;
 - b. bahwa sehubungan dengan hal tersebut di atas, perlu ditetapkan dengan Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Terminal Penumpang.
- Mengingat** :
- 1. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 1959 tentang Pembentukan Daerah-daerah Tingkat II di Sulawesi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1959

Nomor 74, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1822);

2. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1962 tentang Perusahaan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1962 Nomor 10, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3037);

3. Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1980 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3186);

4. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1981 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3258);

5. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 56, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3478);

6. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 53, Tambahan Lembaran

Negara Republik Indonesia Nomor 4389);

7. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437);

8. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 1971 tentang Perubahan Batas-batas Daerah Kotamadya Makassar dan Kabupaten-kabupaten Gowa, Maros, dan Pangkajene dan Kepulauan Dalam Lingkungan Daerah Propinsi Sulawesi Selatan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1971 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2970);

9. Peraturan Pemerintah Nomor 86 Tahun 1999 tentang Perubahan Nama Kota Ujung Pandang Menjadi Kota Makassar Dalam Wilayah Propinsi Sulawesi Selatan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 193);

10. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 16 Tahun 1999 tentang Pembentukan Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro Kota Ujung Pandang (Lembaran Daerah Kota Makassar Tahun 1999 Nomor 16 Seri D Nomor 3);

11. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 13 Tahun 2000 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Badan Pengawas, Direksi dan Kepegawaian Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro Kota Makassar (Lembaran Daerah Kota Makassar Nomor 5 Tahun 2000 Seri D Nomor 5).

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KOTA
MAKASSAR

dan

WALIKOTA MAKASSAR

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN DAERAH KOTA
MAKASSAR TENTANG
PENGELOLAAN TERMINAL
PENUMPANG.

BAB 1

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan :

- a. Walikota adalah Walikota Makassar;

- 
- b. Badan Pengawas adalah Badan Pengawas Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro Kota Makassar;
 - c. Direksi adalah Direksi Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro Kota Makassar;
 - d. Perusahaan Daerah adalah Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro Kota Makassar;
 - e. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antara moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum;
 - f. Angkutan penumpang umum bis adalah setiap kendaraan bermotor dilengkapi dengan lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan barang/bagasi;
 - g. Angkutan penumpang umum non bis adalah setiap kendaraan bermotor yang semata-mata diperlengkapi dengan sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan barang/bagasi;
 - h. Tempat parkir adalah tempat dalam kawasan terminal untuk menempatkan kendaraan dalam keadaan tidak bergerak yang bersifat sementara;
 - i. Pemakai fasilitas terminal adalah orang atau badan hukum yang mempunyai hak memakai fasilitas terminal berdasarkan atas pembayaran tarif Jasa yang ditetapkan oleh Perusahaan Daerah;
 - j. Tarif Jasa adalah pembayaran atas penggunaan terminal dan atau fasilitas terminal yang disediakan oleh Perusahaan Daerah dan nilainya ditetapkan oleh Direksi;
 - k. Fasilitas terminal adalah fasilitas penunjang yang berada dalam kawasan lingkungan terminal;

- i. Tempat usaha adalah tempat usaha berupa kios/warung/rumah makan/travel/kantor biro perjalanan/atau sejenisnya yang berada dalam kawasan/lingkungan terminal.

BAB II PENGELOLAAN TERMINAL

Pasal 2

Wewenang pengelolaan terminal didelegasikan Walikota kepada Direksi.

BAB III KEWENANG DIREKSI

Pasal 3

- (1) Direksi berwenang menetapkan lokasi terminal atas persetujuan Walikota setelah memperhatikan pertimbangan Badan Pengawas;
- (2) Dalam terminal, Direksi berwenang menetapkan:
 - a. Jalur-jalur keberangkatan dan kedatangan angkutan dan penumpang umum bis / non bis;
 - b. Tempat parkir;
 - c. Tempat usaha;
 - d. Struktur Tarif Jasa penggunaan/pemanfaatan fasilitas terminal;
 - e. Perbaikan/rehabilitasi sarana dan prasarana terminal;
 - f. Pemasangan dan pemanfaatan fasilitas terminal, termasuk untuk pemasangan reklame;

Pasal 4

- (1) Direksi berwenang mengatur dan atau mengubah tata ruang dan desain terminal;
- (2) Direksi berwenang melakukan kerjasama dengan pihak ketiga yang menguntungkan Perusahaan Daerah dalam membangun/menata terminal dengan persetujuan Badan Pengawas.

BAB IV KLASIFIKASI TERMINAL PENUMPANG

Pasal 5

- (1) Klasifikasi terminal ditetapkan oleh Direksi dengan persetujuan Walikota atas pertimbangan Badan Pengawas;
- (2) Klasifikasi terminal dimaksud ayat (1) pasal ini yaitu :
 - a. Terminal Tipe A;
 - b. Terminal Tipe B;
 - c. Terminal Tipe C.

BAB V FASILITAS TERMINAL DAN JENIS PUNGUTAN JASA

Pasal 6

Fasilitas Terminal dan Jenis pungutan jasa di terminal dan tata cara pumungutannya ditetapkan oleh Direksi dengan

persetujuan Walikota sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB VI PERSYARATAN DAN HAK PEMAKAIAN TEMPAT USAHA

Pasal 7

- (1) Pemakai tempat usaha di terminal wajib memiliki izin yang dikeluarkan oleh Direksi;
- (2) Izin sebagaimana dimaksud ayat (1) pasal ini dimohonkan/diajukan oleh pemakai tempat usaha kepada Direksi;
- (3) Masa berlaku izin sebagaimana dimaksud ayat (1) pasal ini selama-lamanya 1 (satu) Tahun dan dapat diperpanjang kembali;
- (4) Pemakai tempat usaha dapat memperoleh izin lebih dari 1 (satu) tempat usaha sesuai yang ditetapkan oleh Direksi;
- (5) Izin pemakaian tempat usaha sebagaimana dimaksud dalam pasal ini tidak dapat dipindah tangankan tanpa izin Direksi.

Pasal 8

Direksi berhak melakukan penyegelan atau mengambil alih tempat usaha bilamana :

- a. Pemakai tempat usaha tidak membayar/menunggak pembayaran tarif jasa sesuai yang ditetapkan oleh Direksi

selama 60 (enam puluh) hari berturut-turut maka Direksi dapat melakukan penyegelan atas tempat usaha;

- b. Pemakai tempat usaha tidak membayar/menunggak pembayaran tarif jasa sesuai yang ditetapkan oleh Direksi selama 120 (seratus dua puluh) hari berturut-turut maka Direksi dapat mengambil alih tempat usaha dimaksud;
- c. Penyegelan sebagaimana dimaksud huruf a dan atau pengambil alihan sebagaimana dimaksud huruf b pasal ini atas tempat usaha dapat dicabut setelah pemakai tempat usaha telah memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Direksi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB VII LARANGAN DAN KEWAJIBAN

Pasal 9

Dalam terminal dilarang :

- a. Menempatkan kendaraan bermotor dan atau alat angkut lainnya di luar tempat parkir yang ditetapkan oleh Direksi;
- b. Mengotori/merusak bangunan dan fasilitas terminal;
- c. Melakukan kegiatan reparasi/pengisian pelumas/penggantian roda kendaraan pada lokasi parkir atau areal pemberangkatan kendaraan angkutan, kecuali pada tempat yang ditetapkan oleh Direksi;
- d. Menyimpan bahan baker minyak, gas dan atau bahan/cairanyang mudah terbakar dan atau kegiatan memasak tanpa izin Direksi;
- e. Menyimpan narkotika dan atau obat terlarang lainnya dan atau menjual minuman beralkohol/keras dan sejenisnya tanpa izin;

- f. Melakukan kegiatan perjudian atau kegiatan sejenisnya;
- g. Melakukan perbuatan asusila;
- h. Menjadikan kawasan/areal terminal sebagai tempat tinggal atau hunian;
- i. Berjualan kakilima/asongan;
- j. Mengubah/mengadakan sambungan aliran listrik, gas, air dan/atau telepon tanpa izin Direksi;
- k. Mengubah bentuk bangunan termasuk pemasangan pintu, jendela, tenda permanent dan atau sejenisnya tanpa izin Direksi;
- l. Menyimpan/menempatkan barang jualan diluar tempat usaha/kios yang dimiliki.

Pasal 10

Pemakai fasilitas terminal wajib :

- a. Menjaga keamanan, ketertiban, dan kebersihan;
- b. Menempatkan kendaraan dengan teratur sehingga tidak mengganggu lalu lintas orang, barang dan kendaraan lainnya;
- c. Mentaati ketentuan pemakaian fasilitas terminal;
- d. Menyiapkan alat pemadam kebakaran dan mencegah kemungkinan terjadinya kebakaran;
- e. Menyiapkan tempat sampah dan atau membuang sampah pada container sampah;
- f. Mentaati ketentuan perizinan yang ditetapkan oleh Direksi.

Pasal 11

Pengelola terminal wajib menggunakan seragam dan tanda pengenal yang ditetapkan oleh Direksi.

BAB VIII

PEMBINAAN

Pasal 12

Direksi berkewajiban melakukan pembinaan kepada pengguna fasilitas terminal.

BAB IX SANKSI ADMINISTRASI

Pasal 13

Pelanggaran atas ketentuan Pasal 10 Peraturan Daerah ini, dapat dikenakan sanksi administrasi pencabutan izin.

BAB X PENGAWASAN

Pasal 14

Pengawasan terhadap pelaksanaan ketentuan-ketentuan dalam Peraturan Daerah ini ditetapkan oleh Direksi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.


BAB XI KETENTUAN PIDANA

Pasal 15

- (1) Pelanggaran atas Pasal 9 dan 10 Peraturan Daerah ini diancam dengan hukuman kurungan selama-lamanya 6 (enam) bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah);
- (2) Denda sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini disetor seluruhnya ke Kas Daerah.

BAB XII
KETENTUAN PENYIDIKAN
Pasal 16

- (1) Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan Pemerintah Daerah diberi wewenang khusus sebagai Penyidik untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang perpajakan Daerah atau Retribusi, sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Hukum Acara Pidana yang berlaku.
- (2) Wewenang penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pasal ini adalah :
 - a. Menerima, mencari, mengumpulkan dan meneliti keterangan atau laporan berkenaan dengan tindak pidana di bidang retribusi daerah agar keterangan atau laporan tersebut menjadi lengkap dan jelas;
 - b. Meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan mengenai orang pribadi atau badan tentang kebenaran perbuatan yang dilakukan sehubungan dengan tindak Pidana perpajakan Daerah dan Retribusi;
 - c. Meminta keterangan dan bahan bukti dari orang pribadi atau badan sehubungan dengan tindak Pidana di bidang Retribusi Daerah;
 - d. Memeriksa buku-buku, catatan-catatan dan dokumen-dokumen lain berkenaan dengan tindak pidana di bidang perpajakan Daerah dan Retribusi;
 - e. Melakukan pemeriksaan untuk mendapatkan bahan bukti pembukuan, pencatatan, dan dokumen-dokumen lain serta melakukan penyitaan terhadap bahan bukti tersebut;

- 
- f. Meminta bantuan tenaga ahli dalam rangka pelaksanaan tugas penyidikan tindak Pidana di bidang Retribusi Daerah;
 - g. Menyuruh berhenti dan atau melarang seseorang meninggalkan ruangan atau tempat pada saat pemeriksaan sedang berlangsung dan memeriksa identitas orang dan atau dokumen yang dibawa sebagaimana pada huruf e;
 - h. Memotret seseorang yang berkaitan dengan tindak pidana Retribusi Daerah;
 - i. Memanggil orang untuk didengar keterangannya dan diperiksa sebagai Tersangka atau Saksi;
 - j. Menghentikan Penyidikan;
 - k. Melakukan tindakan lain yang perlu untuk kelancaran penyidikan tindak pidana di bidang Pengurusan Pajak atau Retribusi Daerah menurut Hukum yang dapat dipertanggungjawabkan.
- (3) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) Pasal ini memberitahukan dimulainya penyidikan dan menyampaikan hasil penyidikannya kepada penuntut umum melalui penyidik Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-undang Hukum Acara Pidana yang berlaku.

BAB XIV KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 17

Dengan berlakunya Peraturan Daerah ini, maka Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang Nomor 2 Tahun 1991 tentang Penataan Pengelolaan Terminal Pemberian Izin Trayek, dan Retribusi Terminal Angkutan Penumpang Umum Bis dan Non Bis, Serta Penggunaan Fasilitas Penumpang Terminal Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang (Lembaran Daerah Kota Makassar Nomor 3 Tahun 1992 Seri B Nomor 1) beserta perubahannya, dinyatakan tidak berlaku lagi.

BAB XV KETENTUAN PENUTUP

Pasal 18

Hal-hal yang belum diatur dalam Peraturan Daerah ini sepanjang mengenai pelaksanaannya akan ditetapkan oleh Walikota.

Pasal 19

Peraturan Daerah ini mulai berlaku sejak tanggal diundangkan.

Agar setiap orang dapat mengetahui, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah.

Ditetapkan di Makassar
pada tanggal

WALIKOTA MAKASSAR,

H. ILHAM ARIEF SIRAJUDDIN

Diundangkan di Makassar
pada tanggal

SEKRETARIS DAERAH KOTA,

H. SUPOMO GUNTUR

Lembaran Daerah Kota Makassar Nomor 15 Tahun 2008

File: Pengesahan Terminal/HK-05



PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU
 BIDANG PENYELENGGARAAN PELAYANAN PERIZINAN

Nomor : 5835/S.01/PTSP/2020
 Lampiran :
 Perihal : Izin Penelitian

Kepada Yth.
 Walikota Makassar

di-
 Tempat

Berdasarkan surat Ketua Prodi Ilmu Kom. Negara FISIP UNISMU Makassar Nomor 0576/SC.4-IBD/12/2020 tanggal 02 September 2020 perihal tersebut diatas, mahasiswa/peneliti dibawah ini:

Nama : **AINUN AMALIA ANDRI**
 Nomor Pokok : 105611117316
 Program Studi : Ilmu Adm. Negara
 Pekerjaan/Lembaga : Mahasiswa (S1)
 Alamat : Jl. Dr. Alauddin No. 298, Makassar

Bermaksud untuk melakukan penelitian di dipertokoan/supermarket dalam rangka penyusunan Skripsi, dengan judul:

"PENGELUARAN RETRIBUSI TERMINAL MALENGKERI DI KOTA MAKASSAR TAHUN 2019/2020"

Yang akan dilaksanakan dari tanggal 20 September s.d 03 November 2020

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, pada prinsipnya kami menyetujui kegiatan tersebut dengan ketentuan yang tertera di bawah ini. Surat ini dapat ditandatangani secara elektronik dan menggunakan barcode.

Demikian surat izin penelitian ini diberikan agar dipergunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, tanggal 03 September 2020
 A. GUBERNUR SULAWESI SELATAN
 KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU
 SATU PINTU PROVINSI SULAWESI SELATAN
 Sekeloa Administrator Pelayanan Perizinan Terpadu

[Signature]
 Dr. JAYADIKAS, S.Si., M.Si
 Pangkal / Puncak Tj. 1
 No : 10710501.100033 1 004





**PEMERINTAH KOTA MAKASSAR
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK**

Jalan Ahmad Yani No 2 Makassar 90111
Telp +62411 - 3615907 Fax +62411 - 3615907
Email: balikpapan@makassar.go.id Home page: <http://www.makassar.go.id>

Makassar, 16 September 2020

Kepada

Yth. DIR. PD TERMINAL MAKASSAR METRO

Nomor 670/1601-1/BKBP/IX/2020

Perihal **Izin Penelitian**

Di -

MAKASSAR

Dengan hormat,

Menunjuk surat dan Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi Sulawesi Selatan Nomor: 5839/5.01/PTSP/2020, Tanggal 08 September 2020. Perihal tersebut, saya telah menerima disampaikan kepada Bapak sebagai:

Nama : **AINUN AMALIA ANDIRI**
NIM / Jurusan : **105011147316 / Ilmu Administrasi Negara**
Pekerjaan : **Mahasiswa (S1) / UNISMUH**
Alamat : **Jl. Sa. Alauddin No. 259, Makassar**
Judul : **"PRASULALAN RETRIBUSI TERMINAL MALENGERI DI KOTA MAKASSAR TAHUN 2019/2020"**

Bermaksud mengadakan Penelitian pada instansi Yayasan Batak dalam rangka Penyusunan Skripsi sesuai dengan judul di atas yang akan dilaksanakan mulai tanggal 16 September s.d 08 November 2020.

Sehubungan dengan hal tersebut, pada prinsipnya kami dapat menyetujui dengan memberikan surat rekomendasi izin penelitian ini.

Demikian disampaikan kepada Bapak untuk dimaklumi dan selanjutnya yang bersangkutan melaporkan hasilnya kepada Walikota Makassar Cq. Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik.

**RAJAWALIKOTA MAKASSAR
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK**



H. JAMAING, M.Sc
Pembina Pembina Utama Muda
19601231 198003 1 064

Tembusan :

1. Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Prov. Sul – Sel. di Makassar.
2. Kepala Unit Pelaksana Teknis P2T Badan Koordinasi Penanaman Modal Daerah Prov. Sul Sel di Makassar.
3. Ketua Prodi Ilmu Adm. Negara FISIP UNISMUH Makassar di Makassar.
4. Mahasiswa yang bersangkutan.
5. Arsip.



PD. Terminal Makassar Metro Kota Makassar



Terminal Malengkeri Kota Makassar



Kios di Terminal Malengkeri



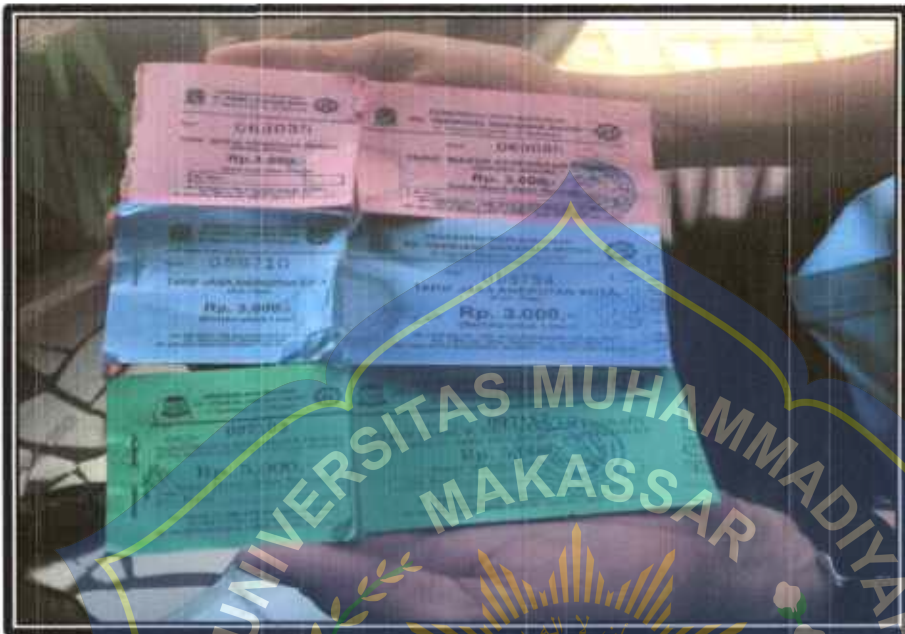
Tempat Parkir dan Ruang Tunggu



Papan Jurusan Mobil Sewa



Pos Pemungutan Retribusi



Karcis Retribusi Terminal Malengkeri



Wawancara dengan Kepala Terminal



Wawancara dengan Bagian Umum PD. Terminal Makassar Metro



Wawancara dengan Petugas Pemungut Retribusi

RIWAYAT HIDUP



Ainun Amalia Andiri, anak perempuan yang lahir pada tanggal 24 Agustus 1998 di Kota Makassar, Sulawesi Selatan. Peneliti merupakan anak ke 2 dari 3 bersaudara, dari pasangan Ansar Padu dan Kurnia. Mempunyai kakak perempuan bernama Inceng Pratiwi dan adik laki- laki bernama Popo Akhly Muhammad.

Peneliti memulai jenjang sekolah Taman Kanak- kanak di TK. Masita Kota Makassar pada tahun 2003 dan tamat di tahun 2004. Melanjutkan pendidikan ke jenjang Sekolah Dasar di SDN Malengkeri 1 Kota Makassar dan tamat di Tahun 2010. Pada tahun itu juga masuk ke jenjang Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 18 Makassar yang tak terlupakan dan tamat di tahun 2013. Kemudian melanjutkan ke jenjang Sekolah Menengah Atas yaitu SMA Negeri 11 Makassar yang penuh kenangan dan selesai di tahun 2016. Rasa kuat dalam diri untuk menempuh jenjang pendidikan lebih tinggi lagi, peneliti pun melanjutkan studi di perguruan tinggi Universitas Muhammadiyah Makassar, dan terdaftar sebagai salah satu mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan Ilmu Administrasi Negara, dengan nomor stambuk 105611117316. Dan pada tahun 2018 mewujudkan salah satu mimpi untuk mengikuti jenjang pendidikan yang berkaitan dengan dunia kesehatan dan terdaftar di salah satu perguruan tinggi yaitu Universitas Hasanuddin Fakultas Kesehatan Masyarakat dengan jurusan Kesehatan Masyarakat dan terdaftar dengan nomor stambuk K011181376 dengan mengambil peminatan yang tak terlepas dari Administrasi yaitu Administrasi Kebijakan Kesehatan. Pada tahun 2021 penulis berhasil mempertanggungjawabkan hasil karya ilmiah di depan penguji yang berjudul "Pengelolaan Retribusi Terminal Malengkeri di Kota Makassar Juni 2020" dan mendapatkan gelar S.Sos.