

SKRIPSI

**MANAJEMEN PENGELOLAAN TERMINAL
PENUMPANG ANGKUTAN DARAT PADA TERMINAL
REGIONAL DAYA DI KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diusulkan oleh

RAHMAN ISKANDAR

Nomor Stambuk : 105610495714



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

2019

**MANAJEMEN PENGELOLAAN TERMINAL PENUMPANG
ANGKUTAN DARAT PADA TERMINAL REGIONAL DAYA DI KOTA
MAKASSAR**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar

Sarjana Ilmu Administrasi Negara

Disusun dan Diajukan Oleh

RAHMAN ISKANDAR

Nomor Stambuk : 10561 0495714

Kepada

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITASMUHAMMADIYAH MAKASSAR

2019

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

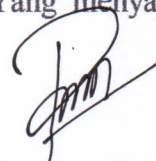
Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Mahasiswa : Rahman Iskandar
Nomor Stambuk : 105610495714
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa Skripsi ini dengan judul : Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat Pada Terminal Regional Daya Di Kota Makassar adalah sepenuhnya merupakan karya sendiri. Tidak ada bagian di dalamnya yang merupakan plagiat dari karya orang lain, tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku dalam masyarakat keilmuan.

Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan kepada saya apabila kemudian ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini, atau ada klaim dari pihak lain terhadap keaslian karya ini.

Makassar, 27 April 2019
Yang menyatakan



Rahman Iskandar

PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan
Darat Pada Terminal Regional Daya Di Kota Makassar

Nama Mahasiswa : Rahman Iskandar
Nomor Stambuk : 10561 0495714
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

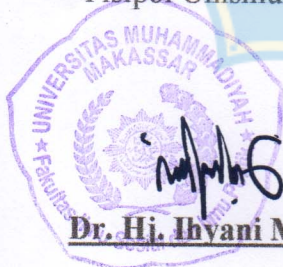
Prof. Dr. Alvas, M.S

Hj. Andi Nuraeni Aksa, SH., MH.

Mengetahui :

Dekan
Fisipol Unismuh Makassar

Ketua Jurusan
Ilmu Administrasi Negara



Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si

Nasrul Haq, MPA

PENERIMAAN TIM

Telah diterima oleh TIM penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, berdasarkan surat keputusan/undangan menguji ujian Skripsi Dekan Fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar, Nomor: 0036/FSP/A.4-II/VI/40/2019, sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana (S.1) dengan program studi Ilmu Administrasi Negara di Makassar pada hari Selasa tanggal 25 Juni 2019.

TIM PENILAI

Ketua,

Sekretaris,


Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si


Dr. Burhanuddin, S.Sos, M.Si

Penguji:

1. Hj. Andi Nuraeni Aksa, SH, MH(Ketua)


(.....)

2. Dr. Muhammad Tahir, M.Si


(.....)

3. Dr. Muh Isa Ansyari, M.Si


(.....)

4. Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si


(.....)

ABSTRAK

Rahman Iskandar 2019. Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat Pada Terminal Regional Daya di Kota Makassar (dibimbing oleh Alyas dan Hj. Andi Nuraeni Aksa).

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat Pada Terminal Regional Daya di Kota Makassar. Jenis penelitian ini pendekatan kualitatif dan tipe penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan sumber data primer dan sekunder. Jumlah informan dalam penelitian ini adalah 6 orang. Data diperoleh melalui observasi, *interview* (wawancara), dan dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah model analisa interaktif (*interactive model of analysis*), yaitu reduksi data, sajian data, dan penarikan kesimpulan. Adapun proses pengabsahan data hasil penelitian adalah dengan hasil trigulasi yaitu trigulasi sumber, trigulasi teknik dan trigulasi waktu.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa mengenai Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat Pada Terminal Regional Daya di Kota Makassar masih sangat jauh dari yang diharapkan dilihat dari pemberian bimbingan, pengkoordinasian, pelaporan, dan pengaggaran dimana belum berjalan optimal sehingga masalah-masalah dalam terminal masih saja belum bisa terselesaikan hingga saat ini.

Kata kunci: *Manajemen pengelolaan, terminal angkutan darat.*

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Alhamdulillah penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan Hidayah-nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat Pada Terminal Ragional Daya Di Kota Makassar”.

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.

Pada lembaran ini penulis hendak menyampaikan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada kedua orang tua, ayahanda Sudding dan ibunda Hj. Tini atas segala kasih sayang, cinta, pengorbanan serta do’a yang tulus dan ikhlas yang senantiasa beliau panjatkan kepada Allah SWT sehingga menjadi pelita terang dan semangat yang luar biasa bagi penulis dalam menggapai cita-cita. Ucapan terima kasih kepada saudara saya Sunarti, Sumarni, Sukirman, Irma beserta segenap keluarga yang telah memberikan motivasi dan dukungan moril maupun materil demi kesuksesan penulis.

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 dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat, ayahanda Prof. Dr. Alyas, M.S selaku pembimbing

I dan ibunda Hj.Nuraeni Aksa, SH.,MH selaku pembimbing II yang telah berkenan meluangkan waktu dan tenaganya dalam membimbing dan memberikan petunjuk yang begitu berharga dari awal persiapan penelitian hingga selesainya skripsi ini.

Penulis juga tak lupa hanturkan terima kasih kepada:

1. Ayahanda Prof. Dr. H. Abd Rahman Rahim, S.E, M.M selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar.
2. Ibunda Dr. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si selaku dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.
3. Bapak Dr. Burhanuddin, S.Sos.,M.Si selaku Wakil Dekan I Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.
4. Kakanda Nasrul Haq, S.Sos,MPA selaku ketua jurusan Ilmu Administrasi Negara yang selama ini turut membantu dalam kelengkapan berkas hal-hal yang berhubungan Administrasi perkuliahan dan kegiatan akademik.
5. Nurbia Tahir, S.Sos,M.AP selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Administrasi Negara berkat motivasi yang diberikan penulis merasakan semangat yang luar biasa dalam melewati masa pahit dan masa sulit di akhir kuliah.
6. Bapak dan Ibu dosen Ilmu Administrasi Negara yang telah menyumbangkan ilmunya kepada penulis selama mengenyam pendidikan di bangku perkuliahan dan seluruh staf Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar yang telah banyak membantu penulis.
7. Terkhusus Saudaraku Iswadi Amiruddin,S.Sos, dan Irsan Aqza,S.Sos yang selalu membantu dan menyemangati penulis dalam penyelesaian skripsi ini.

8. Terkhusus kepada Riska Novianti S.H yang telah setia menemani penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Saudara-saudaraku yang di PJK SOSPOL yang selalu membantu dan memberi motivasi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini yaitu Irsan, Randi, Fajrin, Ammar, Iccang, Wandu, K asming, Rahmat, Erwin, Anca, Hamdan, Alam.
10. Terkhusus Armansyah SE dan Yusril Harimurti SH yang selalu menyemangati penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
11. Kepada seluruh keluarga besar sospol Universitas Muhammadiyah Makassar, terutama kepada satu angkatan 2014 Ilmu Administrasi Negara terkhusus kelas D, yaitu Wiwing, Akram, Ahmad dan teman-teman lainnya yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu.
12. Teman-teman Pengurus Ikatan Mahasiswa Pemuda Pelajar Kolaka (IMPPAK KOLAKA), yaitu Iswadi, Arya, Irfan, serta teman-teman lainnya.
13. Letting-lettingku di AFILIASI yang tidak sempat disebutkan.

Diakhir tulisan ini penulis memohon maaf kepada semua pihak atas segala kekurangan dan kehilafan, 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 27 April 2019

RAHMAN ISKANDAR

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPEL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
PENERIMAAN TIM	iv
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGHANTAR	vii
DAFTAR ISI	x
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
A. Konsep Manajemen.....	10
B. Pengelolaan Penumpang Angkutan Darat di Terminal Regional Daya Kota Makassar.	23
C. Kerangka Fikir.....	34
D. Fokus Penelitian	36
E. Deskripsi Fokus Penelitian.....	37
BAB III METODE PENELITIAN	39
A. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	39
B. Jenis dan Tipe Penelitian.....	39
C. Sumber Data	40
D. Informan Penelitian	40
E. Teknik Pengumpulan Data	41
F. Teknik Analisis Data.....	42
G. Keabsahan Data.....	43

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	45
A. Karakteristik Objek Penelitian	45
1. Kondisi Geografis Kota Makassar.....	45
2. Kondisi Kantor PD. Terminal Regional Daya.....	46
3. Sejarah Berdirinya Kantyor PD. Terminal Reginal Daya	47
4. Visi Misi, Janji Layanan, Tata Nilai dan Sasaran	48
5. Struktur Organisasi.....	50
6. Uraian Pokok Organisasi.....	52
B. Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat Pada Terminal Regional Daya di Kota Makassar	56
1. Planning(perencanaan).....	56
2. Organizing (Pengorganisasian).....	60
3. Staffing (Pengadaan Tenaga Kerja).....	63
4. Directing (Pemberian Bimbingan)	66
5. Coordinating (Pengkoordinasian).....	70
6. Reporting (Pelaporan)	75
7. Budgeting (Penganggaran).....	79
BAB V PENUTUP	83
A. Kesimpulan.....	83
B. Saran	84
DAFTAR PUSTAKA	86
DAFTAR PERTANYAAN WAWANCARA	
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Manajemen Secara umum adalah ilmu dan seni dalam melaksanakan perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengawasan terhadap usaha-usaha para anggota organisasi dan penggunaan sumber daya organisasi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Manajemen memiliki kegiatan memimpin, mengatur, mengelola, mengendalikan, dan mengembangkan. Manajemen merupakan seni dalam menyelesaikan pekerjaan melalui kerja sama dengan orang lain. Seni manajemen terdiri dari kemampuan untuk melihat totalitas di bagian-bagian yang terpisah dari suatu kesatuan gambaran tentang visi. Seni manajemen mencakup kemampuan komunikasi visi tersebut. Aspek-aspek perencanaan kepemimpinan, komunikasi dan pengambilan keputusan mengenai unsur manusia tentang cara menggunakan pendekatan manajemen seni.

Hubungan antara administrasi dan manajemen sebagaimana telah diuraikan di atas, administrasi adalah proses penyelenggaraan kerja untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan. Kerja dapat terselenggara dengan baik sehingga tujuan yang dikehendaki dapat tercapai bila ada orang yang menyelenggarakannya. Dan masalah orang yang menyelenggarakan kerja untuk mencapai tujuan inilah yang menjadi masalah pokok daripada manajemen, karena intisari daripada manajemen ialah suatu proses/usaha dari orang-orang secara bekerjasama untuk mencapai suatu

tujuan yang telah ditetapkan. Jadi administrasi adalah penyelenggaranya dan manajemen adalah orang yang menyelenggarakan kerja. Maka kombinasi dari keduanya adalah penyelenggaraan kerja yang dilakukan oleh orang-orang secara bersama-sama untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan.(Rosyidi:2013).

Pembangunan di wilayah kota di arahkan pada penataan ruang daerah yang kokoh dengan upaya peningkatan produktifitas geografis wilayah dan efesiensi sumber daya daerah, mulai pengaturan pemanfaatan ruang bagi fungsi utama perkotaan yang meliputi di antaranya sistem transportasi. kinerja sistem transportasi jalan dapat di lihat dari kinerja masing-masing subsistemnya meliputi ruang lalu lintas, dan simpul. Salah satu simpul transportasi jalan yaitu terminal angkutan penumpang umum, agar kinerja sistem transportasi jalan lancar, maka kinerja terminal sebagai bagian dari mata rantai tersebut juga harus optimal kinerjanya. Untuk itu persyaratan teknis dan operasional sebagai simpul transportasi yang mendukung kinerja keseluruhan sistem transportasi jalan harus dipenuhi.(Ahok 2017).

Transportasi merupakan perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dimana produk yang digerakkan atau di pindahkan tersebut dibutuhkan atau diinginkan oleh lokasi lain tersebut. Transportasi dari suatu wilayah adalah sistem pergerakan manusia dan barang antara satu zona asal dan zona tujuan dalam wilayah yang bersangkutan. Pergerakan yang dimaksud dapat dilakukan dengan menggunakan berbagai sarana atau moda, dengan menggunakan berbagai sumber tenaga, dan dilakukan untuk suatu keperluan tertentu. Transportasi dikatakan

baik, apabila perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan, frekuensi pelayanan cukup, aman, bebas dari kemungkinan kecelakaan dan kondisi pelayanan yang nyaman. Untuk mencapai kondisi yang ideal seperti ini, sangat ditentukan oleh berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi ini, yaitu kondisi prasarana (jalan), sistim jaringan jalan, kondisi sarana (kendaraan) dan sikap mental pemakai fasilitas transportasi tersebut.(Nur Azizah 2013).

Dengan menyadari bahwa pentingnya suatu peranan transportasi, maka dari itu lalu lintas atau angkutan jalan mesti ditata dan dikelola dengan suatu sistem transportasi nasional yang secara terpadu dan dapat tewujudnya dan tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat keinginan lalu lintas dan juga pelayanan angkutan yang tertib, teratur, cepat, nyaman, lancar, dan juga biayanya yang dapat dijangkau oleh daya beli masyarakat. (<https://www.kompasiana.com>).

Terminal Regional Daya (TRD) di kota Makassar adalah terminal penumpang tipe A dan merupakan terminal induk yang ada di kota Makassar yang melayani 34 trayek (true) dengan rincian 12 trayek AKAP (Antar Kota Antar Provinsi), 19 trayek AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) dan 3 trayek ANGKOT (Angkutan Perkotaan). Terminal Regional Daya (TRD) merupakan sebuah terminal penumpang memiliki tujuan pelayanan kendaraan umum dan juga angkutan Kota antar Provinsi (AKAP) dan/ atau angkutan dan lintas batas Negara, angkutan antar Kota Provinsi (AKDP) angkutan Kota dan juga angkutan pedesaan. Dengan pengelolaannya terminal regional Daya (TRD) dikelolah oleh perusahaan di Daerah terminal Makassar Merto

(PD.TMM), yang dimana terminal ini ialah salah satunya terminal di Indonesia yang dikelola oleh perusahaan daerah. (Amiruddin,2016).

Seiring dengan berlakunya UU Nomor 22 Tahun 2009 tersebut diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak yang terkait dengan pelanggaran jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/pengemudi) serta penumpang. Secara operasional suatu kegiatan penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pengemudi ataupun sopir angkutan yang di mana pengemudi sebagai pihak yang mengingatkan diri dalam menjalankan kegiatan pengangkutan di atas perintah perusahaan angkutan ataupun pengangkut. Pengemudi di dalam melaksanakan tugas dan mempunyai rasa tanggung jawab agar dapat melaksanakan kewajibannya yakni mengangkut penumpang sampai ke suatu tempat tujuan yang suda disepakati dengan selamat, artinya di dalam proses pemindahan itu dari satu tempat ketempat tujuannya bisa berlangsung tanpa ada hambatan dan juga penumpang di dalam keadaan sehat, dan tidak mengalami bahaya, luka, sakit ataupun meninggal dunia hingga tujuan pengangkutan dapat dilaksana dengan lancar sesuai dengan nilai bagi masyarakat (UU Nomor 22 Tahun 2009). Adapun pedoman penetapan kode terminal penumpang dibahas dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 79 Tahun 2018 Tentang Pedoman Penetapan Kode Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Berdasarkan Peraturan Walikota Makassar Nomor 15 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Terminal Penumpang Makassar Metro Kota Makassar pada pasal (3) yaitu: 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.

Perkembangan selanjutnya dalam struktur dinas pembangunan Kota Makassar telah ditunjuk Kasek terminal sebagai penanggung jawab teknis pengelolaan terminal selalu berdampingan dengan perusahaan daerah terminal makassar metro (PD. TMM) sebagai pengelola manajemen keuangan. Dalam mengoperasikan yang telah berjalan selama kurang lebih 17 Tahun mulai dipindahkannya dari terminal Panaikang pada Tahun 2002, terminal regional daya (TRD) yang lebih sering menuai respon negatif dari para pengguna jasa terminal seperti perusahaan otobus (PO). Pemerintah seharusnya sebagai regulator bertugas untuk mengelolah, mengawasi berlangsungnya operasi pelayanan dalam angkutan umum. Namun, tujuan pemerintah sebagai regulator belum dapat berjalan sesuai tugasnya karena hanya bertindak sebagai pemberi (Amiruddin, 2016).

Berdasarkan hasil observasi awal pada PD. Terminal Regional Daya, terus mengalami penurunan fungsi yang berdampak pada kurang maksimalnya pemanfaatan terminal itu sendiri. Adapun penurunan fungsi yang terdapat di PD. Terminal Regional Daya juga bisa dilihat seperti penyalagunaan fungsi ruang parkir, penataan fasilitas yang kurang tepat, kondisi fasilitas yang sudah kurang layak,

keberadaan kios-kios yang lebih mendominasi dan turut menciptakan kesan kumuh dan semrawut di lingkungan terminal, dan yang paling parah yaitu sebagian besar dari para pengemudi/supir melakukan tindakan dimana menaikkan dan menurunkan penumpang di luar kawasan terminal sehingga memunculkan terminal bayangan. Dengan adanya masalah yaitu terminal bayangan membuat kondisi Terminal Regional Daya semakin hari semakin memprihatinkan, yang ditandai dengan sangat kurangnya jumlah penumpang ataupun kendaraan yang masuk dan memanfaatkan terminal tersebut untuk kebutuhan naik/turun penumpang serta fasilitas perpindahan moda.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu, dari pemantauan dilapangan terdapat beberapa masalah terbesar yang dihadapi oleh terminal regional daya (TDR) adalah keengganan sebagian besar bus dan mobil penumpang (minibus) untuk menaikkan dan menurunkan penumpang didalam terminal yang akhirnya menimbulkan suatu masalah dimana (minibus) melakukan pengangkutan penumpang yang bukan pada tempat yang telah ditentukan, serta masih beroperasinya angkutan liar yang berupa mobil penumpang (minibus) ber plat hitam. Dalam hal menaik-turunkan penumpang para pengemudi bus yang didukung oleh pengusaha perusahaan otobus (PO) lebih memilih untuk melakukannya di agen penjualan tiket masing-masing. Bagi pengemudi mobil angkutan (minibus) lebih memilih menaikkan dan menurunkan penumpang di terminal tidak resmi yang berada di sepanjang jalan Perintis Kemerdekaan. Hingga perbatasan Kota Makassar-Maros, bahkan para pengemudi mobil penumpang mobil penumpang (minibus) bisa langsung menjemput atau

mengantar penumpang langsung di kediaman penumpang walaupun berhadapan dengan resiko tertangkap petugas dan diberikan tilang. Hal ini tentu menimbulkan pertanyaan mengapa pengemudi lebih memilih untuk tidak dilihat oleh petugas dan resiko membayar denda tilang yang besar dari pada harus masuk terminal. (Amiruddin, 2016).

Peneliti lainnya yaitu pengelolaan terminal bus antar kota dalam Provinsi kota Balikpapan menunjukkan bahwa Pengelolaan Terminal Bus Antar Kota Dalam Provinsi belum optimal. Serta kontribusi terminal terhadap Pendapatan Asli daerah Kota Balikpapan selama tahun 2013-2015 mengalami fluktuasi. UPT Terminal melakukan pengelolaan dengan semaksimal mungkin. Namun berbagai kendala di hadapi terutama tidak adanya dana serta permasalahan yang lebih kompleks adalah sepihnya pengguna jasa angkutan di terminal. Kemudian, tanggapan masyarakat mengenai keberadaan terminal baik penumpang maupun masyarakat di dalam terminal (tukang ojek, supir angkutan Kota, pedagang, supir bus) mengatakan bahwa terminal sangatlah membantu baik dalam penyediaan jasa transportasi dengan harga terjangkau dan dapat membantu perekonomian para masyarakat yang beraktivitas di dalam terminal. Saat ini penghasilan masyarakat seperti supir bus, angkutan kota, tukang ojek maupun pedagang mengalami penurunan dikarenakan sepihnya penumpang akibat sudah banyaknya kompetitor jasa angkutan travel swasta dan banyaknya masyarakat yang sudah memiliki kendaraan pribadi. (Yasmi Oktaviana, 2017).

Melihat masalah yang terjadi dalam pengoperasian terminal penumpang angkutan darat pada Terminal Regional Daya di Kota Makassar, maka peneliti menggunakan teori Luther M. Gullick yang melihat fungsi manajemen dengan istilah POSDCORB maka dari itu peneliti mengangkat judul,

“Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat di Terminal Regional Daya Kota Makassar”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas maka, rumusan masalah penelitian ini sebagai berikut:

Bagaimana Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat Pada Terminal Regional Daya di Kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah di rumuskan maka tujuan dalam penelitian ini adalah:

Untuk mengetahui Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat Pada Terminal Regional Daya di Kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

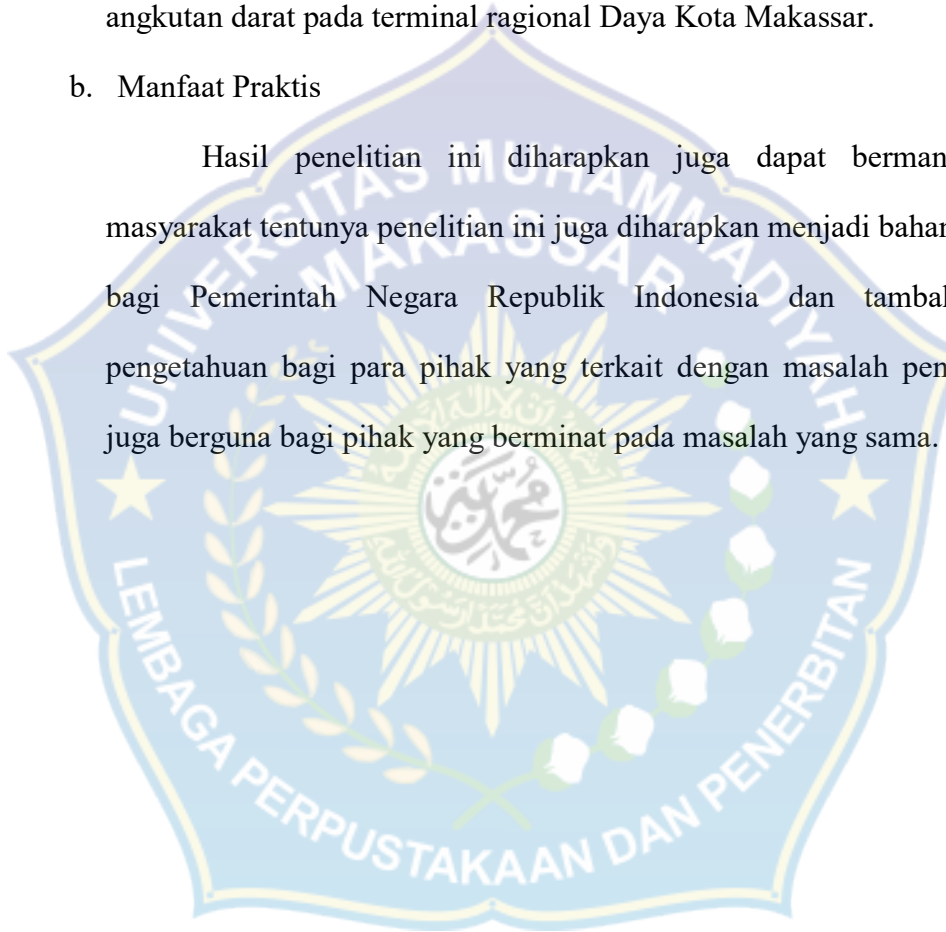
Secara umum hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat praktis dan manfaat teoritis diantaranya:

a. Manfaat Teoritis

Penelitian ini di harapkan mampu memberikan kontribusi bagi perkembangan ilmu pengetahuan terutama bagi ilmu Administrasi Negara khususnya dan lebih mengetahui manajemen pengelolaan penumpang angkutan darat pada terminal regional Daya Kota Makassar.

b. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan juga dapat bermanfaat bagi masyarakat tentunya penelitian ini juga diharapkan menjadi bahan masukan bagi Pemerintah Negara Republik Indonesia dan tambahan ilmu pengetahuan bagi para pihak yang terkait dengan masalah penelitian ini juga berguna bagi pihak yang berminat pada masalah yang sama.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Manajemen

1. Pengertian Manajemen

Manajemen pada umumnya sering dikaitkan dengan aktifitas-aktifitas dalam organisasi berupa perencanaan, pengorganisasian, pengendalian, pengarahan, dan pengawasan. Istilah manajemen berasal dari kata kerja “*to manage*” yang berarti menangani, memimpin, membimbing, atau mengatur. Sejumlah ahli memberikan batasan bahwa manajemen merupakan suatu proses, yang diartikan sebagai usaha yang sistematis untuk menjalankan suatu pekerjaan. Proses ini merupakan serangkaian tindakan yang berjenjang, berlanjut, dan berkaitan dilakukan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. (Sri Wahyuni Idris, 2016).

Pengertian manajemen banyak kita temukan dalam beberapa literatur diantaranya manajemen sebagai suatu proses kerja sama, manajemen sebagai kumpulan orang-orang yang melakukan aktivitas dan manajemen sebagai suatu seni dan suatu ilmu pengetahuan Manullang, 1996 (dalam Effendi, 2014: 2). Secara praktis manajemen dapat diartikan sebagai suatu kegiatan pencapaian tujuan yang dilakukan oleh manajemen puncak melalui kegiatan orang lain.

Definisi manajemen berdasarkan optimasi, koordinasi dan integrasi sumber daya yang menekankan pada koordinasi dan integrasi kegiatan kerja

atau kerjasama pelaksanaan tugas-tugas yang dikemukakan oleh masing-masing ahli diantaranya, Robbins dan Coulter (dalam Effendi, 2014: 5) manajemen adalah mengkoordinasikan kegiatan kerja sehingga diselesaikan secara efektif dan efisien dengan melalui orang lain. Sepikiran dengan Robbins dan Coulter menurut Kreitner (dalam Effendi, 2014: 4) manajemen adalah proses kerja sama dengan orang lain untuk mencapai tujuan organisasi dalam lingkungan yang berubah. Kelompok kedua menekankan manajemen sebagai proses dari fungsi-fungsi agar efektif dalam melaksanakan tugas-tugas dan efisien menggunakan sumberdaya untuk mencapai tujuan organisasi yang dikemukakan oleh Terry (Hasibuan, 2005: 2) manajemen adalah suatu proses yang terdiri dari beberapa tindakan seperti perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengendalian yang dilakukan untuk mencapai tujuan organisasi yang telah ditentukan sebelumnya dengan memanfaatkan sumber daya manusia serta sumber daya lainnya.

John D. Millet (Sukarna, 2011: 2), dalam buku *Management In The Public Service* menyatakan *Management Is The Process Oif Directing And Facilitating The Work Of People In Formal Group To Achieve A Desired End*. (Manajemen adalah proses pembimbingan dan pemberian fasilitas terhadap pekerjaan orang-orang yang terorganisir dalam kelompok formil untuk mencapai suatu tujuan yang dikehendaki).

Manajemen menurut Hasibuan, 2000 (Torang, 2013: 165) adalah ilmu dan seni untuk mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan tertentu. Sejalan dengan pendapat diatas, Miller (Torang, 2013:166) menyatakan bahwa

manajemen adalah proses memimpin dan melancarkan pekerjaan bagi orang-orang yang terorganisir secara formal sebagai kelompok untuk memperoleh tujuan yang diinginkan.

Selain itu, George R. Terry dalam buku *Principles of Management* (Sukarna, 2011:3), juga menyatakan bahwa *management is the accomplishing of a predeternined obojectives through the efforts of other people* atau manajemen adalah pencapaian tujuan-tujuan yang telah ditetapkan melalui atau bersama-sama usaha orang lain. Manajemen sangat penting bagi setiap aktivitas individu atau kelompok dalam organisasi untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Manajemen berorientasi pada proses (*process oriented*) yang berarti bahwa manajemen membutuhkan sumber daya manusia, pengetahuan, dan keterampilan agar aktivitas menjadi lebih efektif atau dapat menghasilkan tindakan dalam mencapai kesuksesan. Oleh sebab itu, tidak akan ada organisasi yang akan sukses apabila tidak menggunakan manajemen yang baik, (Torang, 2013: 165). Berdasarkan pengertian diatas, menurut pendapat penulis yang dimaksud dengan Manajemen adalah ilmu mengatur proses untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya guna mencapai hasil yang sesuai.

Menurut Malayu S.P Hasibuan (2016:1), manajemen berasal dari kata *to manage* yang artinya mengatur. Apa yang diatur, apa tujuannya diatur, mengapa harus diatur, siapa yang mengatur, dan bagaimana mengaturnya.

1. Yang diatur adalah semua unsur manajemen, yakni 6M.
2. Tujuannya diatur adalah agar 6M lebih berdaya guna dan berhasil guna dalam mewujudkan tujuan.

3. Harus diatur supaya 6M itu bermanfaat optimal, terkoordinasi dan terintegrasi dengan baik dalam menunjang terwujudnya tujuan organisasi.
4. Yang mengatur adalah pimpinan dengan kepemimpinannya yaitu pimpinan puncak, manajer madya, dan supervisi.
5. Mengaturnya adalah dengan melakukan kegiatan urutan fungsi manajemen tersebut.

Manajemen merupakan suatu proses untuk mewujudkan tujuan yang diinginkan. Manajemen sebagai ilmu pengetahuan, manajemen juga bersifat universal dan mempergunakan kerangka ilmu pengetahuan yang sistematis. Ilmu pengetahuan manajemen dapat diterapkan dalam semua organisasi manusia, perusahaan, pemerintah, pendidikan, sosial, keagamaan dan lain-lainnya.

2. Fungsi-fungsi Manajemen

Dalam perkembangan ilmu manajemen para ahli telah mengemukakan masing-masing pendapatnya tentang fungsi-fungsi dari manajemen itu sendiri. Berikut ini beberapa fungsi pengelolaan yang telah dikemukakan oleh Fayol, Terry (Sukarna, 2011: 10) menuliskan 4 fungsi pengelolaan yang akrab dikenal dengan POAC yaitu:

1. planning,
2. Organizing,
3. Aektuating,
4. Controlling.

George R. Terry, 1958 dalam bukunya *Principles of Management* (Sukarna, 2011: 10) membagi empat fungsi dasar manajemen, yaitu Planning (Perencanaan), Organizing (Pengorganisasian), Actuating (Pelaksanaan) dan Controlling (Pengawasan). Keempat fungsi manajemen ini disingkat dengan POAC.

a. Planning (Perencanaan)

George R. Terry dalam bukunya *Principles of Management* (Sukarna, 2011: 10) mengemukakan tentang planning yaitu perencanaan memilih fakta dan penghubungan fakta-fakta serta pembuatan dan penggunaan perkiraan-perkiraan atau asumsi-asumsi untuk masa yang akan datang dengan jalan menggambarkan dan merumuskan kegiatan-kegiatan yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan.

b. Organizing (Pengorganisasian)

Pengorganisasian tidak dapat diwujudkan tanpa ada hubungan dengan yang lain dan tanpa menetapkan tugas-tugas tertentu untuk masing-masing unit. George R. Terry dalam bukunya *Principles of Management* (Sukarna, 2011: 38) mengemukakan tentang organizing merupakan penentuan, pengelompokan, dan penyusunan macam-macam kegiatan yang diperlukan untuk mencapai tujuan, penempatan orang-orang (pegawai), terhadap kegiatan-kegiatan ini, penyediaan faktor-faktor fisik yang cocok bagi keperluan kerja dan penunjukkan hubungan wewenang, yang dilimpahkan terhadap setiap orang dalam hubungannya dengan pelaksanaan setiap kegiatan yang diharapkan.

c. Actuating (Pelaksanaan/Penggerakan)

Menurut George R. Terry dalam bukunya *Principles of Management* (Sukarna, 2011: 82) mengatakan bahwa penggerakan adalah membangkitkan dan mendorong semua anggota kelompok agar supaya berkehendak dan berusaha dengan keras untuk mencapai tujuan dengan ikhlas serta serasi dengan perencanaan dan usaha-usaha pengorganisasian dari pihak pimpinan.

d. Controlling (Pengawasan)

Pengawasan mempunyai peranan atau kedudukan yang penting sekali dalam manajemen, mengingat mempunyai fungsi untuk menguji apakah pelaksanaan kerja teratur tertib, terarah atau tidak. Walaupun planning, organizing, actuating baik, tetapi apabila pelaksanaan kerja tidak teratur, tertib dan terarah, maka tujuan yang telah ditetapkan tidak akan tercapai. Dengan demikian control mempunyai fungsi untuk mengawasi segala kegiatan agar tertuju kepada sarannya, sehingga tujuan yang telah ditetapkan dapat tercapai. Untuk melengkapi pengertian diatas, menurut George R. Terry (Sukarna, 2011: 110) mengemukakan bahwa pengawasan dapat dirumuskan sebagai proses penentuan apa yang harus dicapai yaitu standard, apa yang sedang dilakukan yaitu pelaksanaan, menilai pelaksanaan, dan bilaman perlu melakukan perbaikan-perbaikan, sehingga pelaksanaan sesuai dengan rencana, yaitu selaras dengan standard (ukuran).

Menurut Luther M. Gullick mendefinisikan manajemen sebagai suatu bidang ilmu pengetahuan yang berusaha secara sistimatis untuk memahami mengapa dan bagaimana manusia bekerja bersama untuk mencapai tujuan dan membuat sistem kerja sama ini lebih manfaat bagi kemanusiaan, dan dalam

karyanya "*Papers on the Science of Administration*" mengatakan bahwa fungsi organik *administration* and manajemen adalah: (Fickry Nuruzzaman Yusuf, 2018).

a. *Planning* (perencanaan)

Proses menetapkan secara garis besar apa yang perlu dilakukan dan metode yang digunakan untuk melakukannya agar mencapai tujuan yang telah ditetapkan bagi organisasi (*working out in broad outline the things that need to be done and the methods for doing them to accomplish the purpose set for the enterprise*). Menurut Drs.Malayu Hasibuan/*Planing* atau perencanaan adalah sebuah keputusan yang menjadi pedoman untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

Siagian Sondang P. (2003: 88) menjelaskan bahwa perencanaan atau *planning* dapat didefinisikan sebagai keseluruhan proses pemikiran dan penentuan secara matatentang hal-hal yang akan dikerjakan di masa yang akan datang dalam rangka pencapaian tujuan yang telah ditentukan. Kemudian Siagian Sondang P. (2008: 41) menjelaskan bahwa perencanaan pada dasarnya merupakan pengambilan keputusan sekarang tentang hal-hal yang akan dikerjakan di masa depan. Penjelasan tersebut memiliki maksud bahwa perencanaan merupakan proses pemikiran yang matang dan pengambilan keputusan mengenai hal apa yang akan dilakukan di masa yang akan datang.

b. *Organizing* (pengorganisasian)

Harsuki (2012: 103) menjelaskan bahwa pengorganisasian merupakan langkah pertama ke arah pelaksanaan rencana yang telah tersusun sebelumnya. Kemudian Siagian Sondang P. (2003: 95) menjelaskan bahwa pengorganisasian

adalah keseluruhan proses pengelompokan orang-orang, alat-alat, tugas-tugas, tanggung jawab, dan wewenang sedemikian rupa sehingga tercipta suatu organisasi yang dapat digerakkan sebagai suatu kesatuan dalam rangka pencapaian tujuan yang telah ditentukan.

c. *Staffing* (pengadaan tenaga kerja)

Kegiatan yang berhubungan dengan penentuan siapa-siapa yang melakukan seluruh pekerjaan sesuai dengan tugasnya bidang dan keahliannya masing-masing dalam organisasi tersebut serta merekrut dan mempekerjakan personalia untuk melaksanakan pekerjaan agen yang penting. Bila organizing menyusun wadah yang legal tempat menampung segala kegiatan maka *staffing* berhubungan dengan penentuan tenaga-tenaga pelaksanaannya. Dengan kata lain menentukan fungsi personil keseluruhan akan menduduki tiap posisi serata memelihara kondisi yang favorabel.

d. *Directing* (pemberian bimbingan)

Directing yaitu kegiatan yang berhubungan dengan usaha-usaha bimbingan, memberikan guidance, saran-saran, perintah-perintah, instruksi-instruksi agar tujuan yang telah ditentukan semula dapat dicapai. Selain itu *directing* adalah kegiatan yang berhubungan dengan usaha-usaha bimbingan, memberikan guidance, saran-saran, perintah-perintah, instruksi-instruksi, agar tujuan yang telah ditentukan semula dapat dicapai.

e. *Coordinating* (pengkoordinasian)

Koordinasi adalah sinkronisasi yang teratur (*orderly synchronization*) dari usaha-usaha (*efforts*) untuk mencapai pengaturan waktu (*timing*) dan dipimpin

(*directing*) dalam hasil pelaksanaan yang harmonis dan bersatu untuk menghasilkan tujuan yang telah ditetapkan (*stated objective*). Selain itu pengkoordinasian yaitu kegiatan yang berhubungan dengan usaha menyatukan dan mengarahkan kegiatan dari seluruh echelon organisasi itu agar dalam setiap gerak dan langkahnya tertuju pada tujuan. Dengan kata lain adanya interelasi dari berbagai corak kerja.

f. Reporting (pelaporan)

Pelaporan adalah kegiatan berhubungan dengan laporan dari setiap kejadian, lancar tidaknya aktivitas, apakah ada kemajuan atau tidak. Ini kebalikan dari *directing* yang datang dari atasan kebawah sedang ini dari bawah keatas. Disini terjadi "*two-way traffic*". Kegiatan eksekutif menyampaikan informasi tentang apa yang sedang terjadi kepada alasannya, termasuk menjaga agar dirinya dan bawahannya tetap mengetahui informasi lewat laporan-laporan, penelitian, dan inspeksi (*keeping those to whom the executive is responsible informed as to what is going on, which those includes keeping himself and his subordinates inform through record, research, inspection*).

g. Budgeting (penganggaran)

Penganggaran adalah fungsi yang berkenaan dengan pengendalian organisasi melalui perencanaan fiskal dan akutansi. Allen Schick mengungkapkan adanya tiga tujuan anggaran: pengawasan, manajemen, dan perencanaan. Sedangkan fungsi anggaran berdasarkan perjalankan historisnya terdiri dari empat macam yaitu: fungsi kontrol, fungsi manajemen, fungsi perencanaan, dan fungsi evaluasi. penyusunan anggaran belanja yaitu bagaimana uang itu digunakan,

untuk keperluan apa, berapa banyaknya, termasuk kepada pos mana, kemudian dari sumber-sumber apa saja keuangan didapat. Bila terjadi *deficit* darimana kekurangan itu akan ditutup. Didalam ilmu ekonomi ada istilah “*hedging*” yang oleh William H. Fewman dalam bukunya “*administration dan management*”, memberikan keterangan sebagai berikut :

“ *by arranging operations so that losse in one area will be offset by gains in another or vice versa*” atau kurang lebih adalah bahwa didalam suatu penyelenggaraan kerja, kerugian dalam suatu bidang dapat ditutup dengan keuntungan yang didapat dalam bidang lain dan sebaliknya.

Ditinjau dari segi penggerakan bawahan dalam rangka filsafat administrasi dan manajemen, dari rangkaian itu yang terpenting ialah fungsi *directing*. *Directing* sebagai konsep adalah lebih lunak dari *comanding*. Jika dihubungkan dengan masyarakat Amerika dan perkembangan ilmu administrasi yang telah semakin berkembang , dengan mudah dapat dipahami penggunaan istilah yang lebih lunak itu. Gullick menulis karyanya tahun 1930 pada waktu Ilmu Administrasi Negara telah lebih meningkat. (wordpress.com/kuliah/manajemen-publik/posdcorb/).

Dari berbagai penjelasan yang menjadi klasifikasi dari berbagai penulis hampir serupa, namun ketika membahas tentang hubungan yang terjadi disaat perkembangan POAC menuju POSDCORB akan ada beberapa perspektif, namun dalam hal ini kami akan mengambil salah satu dari berbagai pendapat tersebut untuk menjadi panduan dalam analisis kami.

Dalam buku Dasar-dasar Manajemen Umum karya Wursanto (1986:24-25), menyimpulkan bahwa PO atau *planning* dan *organizing* dalam semua teori adalah sama arti dan tiada pembedaan. Hanya saja pada saat di POSDCORB akan ada tambahan untuk *planning* yaitu *budgeting*, untuk masalah ini dapat kita lihat dari arti kedua kata tersebut dimana *planning* memiliki arti perencanaan untuk mencapai tujuan, dan *budgeting* memiliki makna sebagai penganggaran yang sangat berhubungan dengan rencana kerja atau program apa saja yang akan dilaksanakan sehingga perlu perhitungan cermat untuk menjalani sebuah rencana dalam bentuk optimalisasi penggunaan dana, *planning* dalam POSDCORB telah dengan jelas dipisahkan menjadi dua, sehingga yang dalam POAC perencanaan itu termasuk di dalamnya penganggaran dispesialisasikan dalam POSDCORB dengan dua aspek, yaitu perencanaan dan penganggaran. Maksud dan tujuan dari hal tersebut tak lain sebagai bentuk perubahan lebih baik untuk menjalani sebuah organisasi, namun terkadang pada prakteknya tak sedikit organisasi dalam memutuskan penganggaran juga langsung dibahas dalam perencanaan program kerja, sehingga tanpa pembedaan antara perencanaan dan penganggaran, hal tersebut mengingat juga berbagai bentuk factor pendukung untuk spesialisasi atau hanya perlu sekali jalan bisa menyelesaikan dua tugas.

Sedangkan untuk perubahan atau tambahan menjadi adanya *staffing* (pengadaan/penempatan tenaga) dan yang erat hubungannya dengan hal ini ada *coordinating* (pengkoordinasian) untuk kerja yang merupakan pecahan dari *organizing* pada POAC. Untuk hal ini penulis melihat dari sudut pandang prinsip kerja dari *staffing* dan *coordinating*, yang merupakan bagian dari

proses pengorganisasian, yaitu proses untuk penentuan tenaga yang seperti apa yang berhak dan bisa berada dimana. Sehingga untuk melakukan hal tersebut perlu pengorganisasian yang jelas dan sebagai upaya untuk membuat kejelasan dari pembagian tugas.

Selanjutnya dapat kita lihat adanya fungsi *directing* (pembimbingan), yang pada hal ini penulis menyimpulkan bahwa merupakan perubahan dari *actuating* (pergerakan) yang bermaksud sama yaitu proses dan upaya memobilisasi setiap sumber daya yang ada untuk partisipasi aktif dalam pencapaian tujuan yang telah menjadi keputusan bersama dan telah ditetapkan. Dan satu lagi hal terpenting yang merupakan cerminan dan perbaikan dari fungsi POAC dalam POSDCORB, yaitu *controlling* (pengawasan) menjadi *reporting* (pelaporan) sehingga kemajuan cara berpikir mengajarkan untuk membuat para tenaga untuk bisa melakukan tugas tanpa ada tekanan yang bersifat intimidasi peran sehingga dalam pelaksanaan kegiatan pekerjaan sering terganggu, namun hal tersebut tidaklah dilepaskan begitu saja karena telah ada *directing* yang merupakan kegiatan mengarahkan tenaga untuk melakukan tugasnya dengan baik dan sesuai tujuan sehingga nantinya mereka setelah bekerja hanya harus melakukan pelaporan dan bila ada kesalahan akan bisa dilakukan perbaikan dengan baik. (wordpress.com/kuliah/manajemen-publik/posdcorb/).

POAC dan POSDCORB memiliki tujuan yang sama sebenarnya, yaitu bagaimana membuat organisasi bisa tumbuh dan berkembang serta bisa mencapai tujuan yang diinginkan, namun untuk *locus* dari kedua fungsi tersebut tentu berbeda, karena POAC yang merupakan teori atau memiliki fungsi-fungsi yang

lebih sederhana dari pada POSDCORB maka penggunaannya pun lebih kepada organisasi yang baru tumbuh dan belum terlalu kompleks untuk tugas-tugas, berbeda dengan fungsi-fungsi yang ada di POSDCORB, fungsi-fungsi yang ada di POSDCORB lebih spesifik dan lebih kompleks, sehingga cocok untuk organisasi yang sudah besar dan berkembang, yang memerlukan spesialisasi serta kejelasan dari peran masing-masing sumber daya, maka POSDCORB lebih banyak digunakan pada organisasi yang cenderung lebih besar dan kompleks.

B. Pengelolaan Penumpang Angkutan Darat di Terminal Regional Daya Kota Makassar

1. Pengelolaan Terminal

Kamus lengkap Bahasa Indonesia (Fijri, 1999:298) pengelolaan berarti sebagai berikut :

1. Proses, cara, perbuatan mengelola.
2. Proses melakukan kegiatan tertentu dengan menggerakkan tenaga orang lain.
3. Proses yang membantu merumuskan kebijaksanaan dan tujuan organisasi.
4. Proses yang memberikan pengawasan pada semua hal yang terlibat dalam pelaksanaan kebijaksanaan dan pencapaian tujuan.

Menurut Suharsimi, Arikunto (1993;311) memberikan defenisi yaitu pengelolaan adalah sebagai suatu rangkaian pekerjaan atau usaha yang dilakukan oleh sekelompok orang yang melakukan serangkaian kerja dalam mencapai tujuan tertentu.

Defenisi pengelolaan oleh para ahli terdapat perbedaan-perbedaan hal ini disebabkan karena para ahli meninjau pengertian dari sudut yang berbeda-beda. Ada yang meninjau pengelolaan dari segi fungsi, benda, kelembagaan dan yang meninjau pengelolaan sebagai suatu kesatuan. Namun jika dipelajari pada prinsipnya defenisi-defenisi tersebut mengandung pengertian yang sama. Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa pengelolaan adalah suatu pelaksanaan kegiatan yang berintikan perencanaan, pengorganisasian, pergerakan dan pengawasan yang bertujuan menggali dan memanfaatkan sumber daya alam yang dimiliki secara efektif untuk mencapai tujuan organisasi yang telah ditentukan.

Didalam keputusan menteri perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang terminal dan transportasi jalan pengelolaan terminal mencakup kegiatan perencanaan, pelaksanaan serta pengawasan operasional terminal.

- a. Kegiatan perencanaan operasional terminal meliputi
 - 1) Penataan pelataran terminal mengenai rute atau jurusan
 - 2) Penataan fasilitas penumpang
 - 3) Penataan arus lalu lintas yang berada di daerah pengawasan terminal
 - 4) Penataan fasilitas penunjang terminal
 - 5) Penyajian daftar rute perjalanan dan tarif terminal
 - 6) Penyusunan jadwal perjalanan yang berdasarkan kartu pengawas
 - 7) Pengaturan jadwal petugas terminal
 - 8) Evaluasi sistem pengoperasian terminal
- b. Kegiatan pelaksanaan operasional terminal meliputi

- 1) Pengaturan tempat tunggu serta arus kendaraan umum yang berada dalam terminal
 - 2) Pemeriksaan kartu pengawasan dan jadwal perjalanan
 - 3) Pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan
 - 4) Pungutan jasa pelayanan terminal
 - 5) informasi tentang keberangkatan dan kedatangan kendaraan umum
 - 6) Pengaturan arus lalu lintas yang berada di daerah pengawasan terminal
 - 7) Pencatatan dan pelaporan pelanggaran
 - 8) Pencatatan jumlah kendaraan serta penumpang yang datang dan berangkat
- c. Kegiatan pengawasan operasional terminal meliputi pengawasan terhadap
1. Tarif angkutan
 2. Kelayakan jalan kendaraan yang dioperasikan
 3. Kapasitas muatan yang di isikan
 4. Pelayanan yang diberi oleh penyedia jasa angkutan
 5. Manfaat terminal dan fasilitas penunjang yang sesuai dengan perekrutan tujuannya.

Terdapat beberapa terminologi tentang terminal. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas Dan Angkutan Jalan, terminal adalah pangkalan kendaraan yang bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan

orang dan barang, serta perpindahan moda angkutan. Sedangkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang/atau barang, serta perpindahan moda Angkutan.

Senada UU Nomor 14 Tahun 1992, dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan Umum, terminal adalah sarana transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan angkutan umum yang merupakan satu simpul jaringan transportasi. Berdasarkan kedua terminologi di atas, terminal merupakan prasarana transportasi jalan untuk kebutuhan menaikkan dan menurunkan penumpang atau barang serta mengatur juga kedatangan ataupun keberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu simpul jaringan transportasi. Terminal juga dapat diartikan sebagai fasilitas pelayanan jasa angkutan umum.

2. Kategori Terminal

Terminal merupakan bagian dari infrastruktur transportasi dimana titik lokasi perpindahan penumpang ataupun barang. Pada lokasi itu terjadi konektivitas antara lokasi tujuan, antar modal, dan antar berbagai kepentingan sistem transportasi dan juga infrastruktur. Pengelolaan pada berbagai hal tersebut juga perlu dipantau dan dikembangkan untuk pembangunan manajemen terminal. Kegiatan pengelolaan, regulasi (peraturan) ketentuan yang telah disepakati dan

akan menentukan perubahan terminal secara terarah, terminal dibagi beberapa kelompok yang meliputi :

- a. Terminal penumpang adalah perasarana transportasi jalan dimana tujuannya adalah menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan moda transportasi dan juga mengatur kedatangan pemberangkatan kendaraan angkutan umum.
- b. Terminal barang adalah prasarana transportasi jalan untuk kepentingan menurunkan dan memuat barang serta perpindahan moda transportasi angkutan barang.
- c. Terminal peti kemas adalah terminal dengan tujuan dilakukan pengumpulan petih kemas dari hinterland ataupun pelabuhan lainnya untuk selanjutnya di angkut ketempat yang diinginkan atau terminal peti kemas yang lebih besar lagi.

3. Fungsi Terminal

Pengelolaan terminal yang dapat menyelesaikan dengan perkembangan, terkendali dan memiliki tujuan yang berhubungan dengan: perencanaan, infrastruktur, sistem manajemen dan informasi, lingkungan dan kerja sama serta pengaturan berbagai kepentingan yang berlaku dalam lingkungan terminal. Adapun kepentingan yang ada di dalam terminal yaitu aktivitas transit, kewenangan, sistem pengendalian serta berbagai keperluan yang mempengaruhi pengelolaan terminal secara terarah dan terkendali yang sesuai dengan tuntutan perkembangan dimasa depan.

Menurut Adisasmita (2011), terminal berfungsi sebagai berikut :

1. Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi 5 (pelataran, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, kios-kios, loket, fasilitas parkir dari kendaraan pribadi dan lain-lain).
2. Fungsi terminal bagi pemerintah adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas, untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus angkutan umum.
3. Angkutan Umum Fungsi terminal bagi operator angkutan umum adalah untuk pengaturan pelayanan operasi angkutan umum, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak angkutan umum dan fasilitas pangkalan.

4. Indikator Terminal

Indikator terminal penumpang juga merupakan salah satu yang dapat mengukur kinerja suatu terminal. Jika semua atau sebagian besar dari indikator tersebut dapat dipenuhi atau dijalankan dengan baik dan sesuai dengan standar maka dapat disimpulkan kinerja terminal tersebut sudah baik. Dalam terminal terdapat beberapa indikator terminal penumpang, adapun indikator-indikator tersebut adalah sebagai berikut : (Puraksara Emban Negari, 2015).

a. Keamanan

Kriteria ini akan menilai sistem keamanan dari fasilitas transportasi disuatu terminal penumpang dan meningkatkan transportasi penumpang.

b. Pemeliharaan (Preservation)

Kriteria akan menilai pemeliharaan pihak terkait dalam mempertahankan infrastruktur dan pelayanan di terminal penumpang.

c. Manajemen

Kriteria ini akan menilai, bagaimana manajemen operasional terminal penumpang dapat mendorong manajemen yang lebih baik, sehingga sistem operasional terminal dapat lebih baik.

d. Aksesibilitas

Kriteria ini menilai bagaimana suatu terminal penumpang dapat meningkatkan akses pelayanan penumpang.

e. Sistem keterhubungan (Connectivity)

Kriteria ini akan menilai bagaimana terminal penumpang memiliki keterhubungan terminal penumpang lainnya.

f. Keandalan (Reliability)

Kriteria ini menilai bagaimana pemaduan transportasi terminal penumpang dapat meningkatkan waktu tiap moda dan atau mengurangi waktu tempuh perjalanan.

g. Keselamatan

Erat hubungannya dengan masalah kemungkinan kecelakaan dan terutama berkaitan dengan sistem pengendalian yang digunakan. Suatu sistem transportasi yang mempunyai suatu sistem pengendalian yang ketat biasanya mempunyai tingkat keselamatan dan keamanan yang tinggi.

h. Kenyamanan

Kenyamana transportasi terutama berlaku untuk angkutan penumpang erat kaitannya dengan masalah tata letak tempat, duduk dan sistem pengaturan.

Faktor-faktor kenyamanan antara lain adalah sebagai berikut :

1. Kebisingan

Pada daerah yang padat atau pada pusat kota kebisingan merupakan masalah pokok yang dapat mengganggu kenyamanan bagi penduduk disekitarnya.

Oleh karenanya, untuk mengurangi kebisingan tersebut dapat diatasi dengan menggunakan tanaman yang memiliki ketebalan yang rapat.

2. Aroma atau bau-bauan

Aroma atau bau-bauan terutama pada daerah pembuangan sampah, atau pada kawasan sekitar pasar dan pusat-pusat kota sering ditemui aroma-aroma yang tak sedap seperti asap kendaraan, sehingga terkadang mengurangi kenyamanan pengguna ruang. Untuk mengatasinya dapat dilakukan dengan menggunakan tanaman pohon dengan daun lebat sehingga dapat mengurangi aroma tak sedap.

3. Keamanan

Keamanan merupakan masalah yang penting, karena ini dapat mengganggu dan menghambat aktivitas yang dilakukan. Pengertian dari keamanan bukan saja mencakup dari segi kejahatan (kriminal).

4. Kebersihan

Sesuatu yang bersih selain menambah daya tarik lokasi juga menambah rasa nyaman karena bebas dari kotoran sampah dan bau-bauan yang tidak menyenangkan. Untuk memenuhi hal tersebut kiranya perlu ditempatkan

dan disediakan bak sampah sebagai elemen lansekap serta tempat pembuangannya.

5. Keindahan

Keindahan merupakan hal yang perlu diperhatikan guna memperoleh kenyamanan. Hal tersebut mencakup masalah kepuasan batin dan panca indra, hingga rasa nyaman dapat diperoleh. Sulit untuk menilai suatu keindahan, setiap orang punya persepsi yang berbeda terhadap sesuatu yang dikatakan indah. Jadi dapat dirumuskan, tingkat kinerja terminal yang dinilai dari kenyamanan harus memiliki keamanan, pemeliharaan, manajemen, aksesibilitas, sistem keterhubungan, keandalan, keselamatan dan kenyamanan (kebisingan, aroma, keamanan, keindahan, kebersihan) yang baik agar tercipta kinerja yang baik pula.

5. Klasifikasi Terminal

Berdasarkan jenis angkutannya sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, terminal dibedakan menjadi :

1. Terminal penumpang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
2. Terminal barang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan antar moda transportasi.

6. Fasilitas Yang Ada Dalam Terminal

Ukuran terminal sangat beragam, dari yang sangat luas dan menyediakan berbagai macam sarana seperti peturasan, toko, rumah makan, bank, atau tempat menukar mata uang, imigrasi, bea cukai, dan penginapan, sampai yang sangat sederhana yang hanya berupa tempat konsolidasi lalu lintas, yang pertama pada umumnya adalah bandara atau pelabuhan laut berukuran sedang, sementara yang terakhir adalah terminal kecil.

Terminal selalu berkaitan erat dengan angkutan umum, baik penumpang, maupun barang. Sarana yang perlu ada di terminal angkutan umum untuk penumpang tidak sama dengan terminal barang. Selain itu, keragaman ukuran dan kelengkapan sarana terminal bertanggung pada fungsi dan peran terminal yang bersangkutan. Makin luasnya peran terminal, makin beragamlah sarannya, (Warpani, 1990).

Menurut Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya dalam Kota dan AntarKota, Dirjen Pembangunan Darat. Fasilitas-fasilitas yang ada di dalam terminal dapat dibedakan menjadi dua, yaitu fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

1. Fasilitas Utama Yang dimaksud fasilitas utama terminal adalah fasilitas yang mutlak ada disuatu terminal dalam rangka memberikan pelayanan bagi masyarakat, khususnya penumpang, calon penumpang, sopir, awak armada, maupun orang-orang yang memerlukan jasa terminal angkutan umum. Adapun yang dapat digolongkan sebagai fasilitas utama antara lain :

- a. Areal keberangkatan, adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan penumpang dan untuk memulai perjalanan.
 - b. Areal kedatangan, adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang yang dapat pula merupakan akhir perjalanan.
 - c. Areal menunggu bus, adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan.
 - d. Areal lintas, adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat sementara dan untuk menaikkan/menurunkan penumpang.
 - e. Areal tunggu penumpang, adalah pelataran menunggu yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan penumpang umum.
2. Fasilitas pendukung
- a. Kantor operasional terminal.
 - b. Kios/kantin, luasnya ditetapkan sebesar 60% dari luas areal tunggu penumpang.
 - c. Loket penjualan tiket, luasnya ditetapkan dengan panjang 2 meter dan lebar 1,5 meter.

- d. Tower/menara pengawas lengkap dengan pengeras suara dengan ukuran panjang 3 meter dan 2 meter, terletak di atas terminal atau berdiri sendiri dengan syarat dapat memantau jalur kedatangan dan keberangkatan.
- e. Peron, panjang 2 meter dan lebar 2 meter.
- f. Pos pemeriksaan Tempat Pemungutan Retribusi (TPR), panjang 3 meter dan lebar 2 meter.
- g. Taman, ditetapkan luasnya adalah 30% dari luas lahan terminal keseluruhan.
- h. Musholla, luasnya ditetapkan menurut ketentuan jumlah jalur yang terbesar.
- i. WC umum/kamar mandi, luasnya ditetapkan 80% dari luas musholla.
- j. Tempat parkir, lebar 8 meter sedangkan lebarnya diatur menurut jalur yang terbesar.
- k. Papan pengumuman mengenai petunjuk jurusan, jadwal perjalanan, tarif dan lain sebagainya.

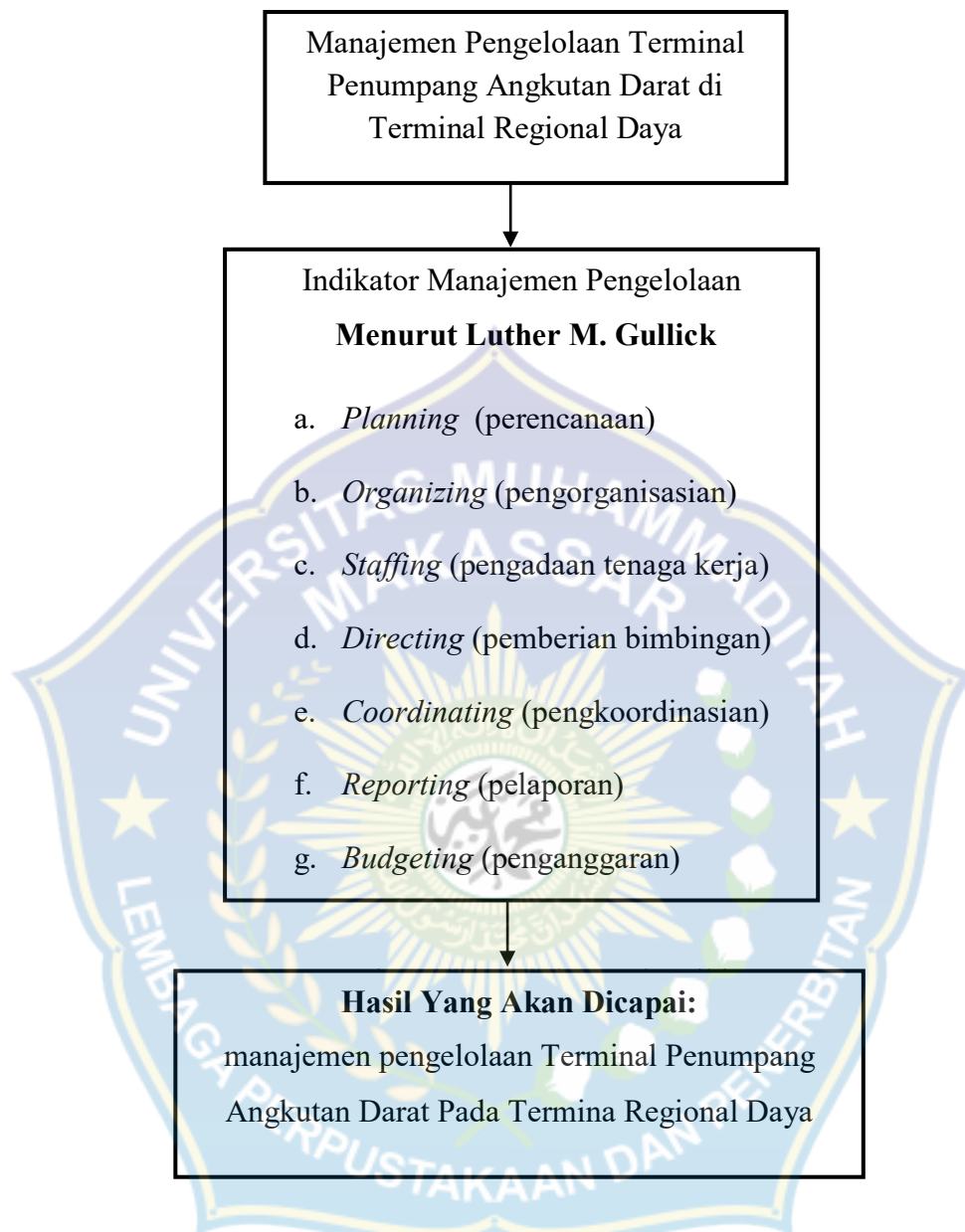
C. Kerangka Pikir

Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum dimana kegunaannya untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan barang, serta perpindahan moda angkutan.

Penelitian mengenai Manajemen Pengelolaan terminal penumpang angkutan darat pada terminal regional Dayadi Kota Makassar ini untuk mencari tahu bagaimana manajemen pengelolaan yang dilakukan oleh pemerintah setempat. Penulis menggunakan teori Luther M. Gullick yaitu *Planning*

(perencanaan), *Organizing* (pengorganisasian), *Staffing* (pengadaan tenaga kerja), *Directing* (pemberian bimbingan), *Coordinating* (pengkoordinasian), *Reporting* (pelaporan), dan *Budgeting*, (penganggaran). Ketujuhfungsi manajemen ini disingkat dengan POSDCORB, dengan menggunakan indikator tersebut kemudian dijadikan acuan peneliti mengenai manajemen pengelolaan terminal regional daya di Kota Makassar.





Gambar 2.1 bagan kerangka pikir

D. Fokus Penelitian

Dari judul penelitian ini yakni manajemen pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat di terminal regional Daya, maka penulis memberikan focus pada penelitian ini yaitu :

Manajemen pengelolaan terminal penumpang angkutan darat pada terminal regional Daya di Kota Makassar.

E. Deskripsi Fokus Penelitian

Berdasarkan skema kerangka pikir di atas maka dapat kita kemukakan definisi fokus sebagai berikut :

1. *Planning* (perencanaan)

Proses menetapkan secara garis besar apa yang perlu dilakukan dan metode yang digunakan untuk melakukannya agar mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Perencanaan adalah bagaimana PD. Terminal Regional Daya dalam menetapkan tujuan yang ingin di capai.

2. *Organizing* (pengorganisasian)

Penciptaan dari struktur otoritas formal dimana sub bagian kerja dapat diatur, dirumuskan, dan dikoordinasi, untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dalam struktur pengorganisasia PD. Terminal Regional Daya telah menentukan tugas masing-masing pegawainya sesuai dengan bidangnya.

Pengorganisasian adalah bagaimana sistem PD. Terminal Regional Daya dalam melakukan pengorganisasian di terminal regional Daya di Kota Makassar.

3. *Staffing* (pengadaan tenaga kerja)

Pengadaan tenaga kerja adalah bagaimana PD. Terminal Regional Daya menentukan siapa-siapa saja yang melakukan suatu pekerjaan sesuai pada bidangnya di PD. Terminal Regional Daya di Kota Makassar.

4. Directing (pemberian bimbingan)

Pemberian bimbingan adalah bagaimana pemberian bimbingan atau arahan yang dilakukan oleh PD. Terminal Regional Daya di Kota Makassar.

5. Coordinating (pengkoordinasian)

Koordinasi adalah sinkronisasi yang teratur (*orderly synchronization*) dari usaha-usaha (*efforts*) untuk mencapai pangaturan waktu (*timing*) dan dipimpin (*directing*) dalam hasil pelaksanaan yang harmonis dan bersatu untuk menghasilkan tujuan yang telah ditetapkan (*stated objective*). Pengkoordinasian adalah bagaimana PD. Terminal Regional Daya melakukan pengkoordinasian yang dapat meningkatkan Manajemen pengelolaan terminal penumpang angkutan darat pada terminal regional Daya di Kota Makassar.

6. Reporting (pelaporan)

Pelaporan adalah kegiatan berhubungan dengan laporan dari setiap kejadian, lancar tidaknya aktivitas, apakah ada kemajuan atau tidak. Pelaporan adalah bagaimana PD. Terminal Regional Daya melakukan upaya guna mengatasi laporan-laporan yang ada.

7. Budgeting (penganggaran)

Penganggaran adalah fungsi yang berkenaan dengan pengendalian organisasi melalui perencanaan fiskal dan akutansi. Allen Schick mengungkapkan adanya tiga tujuan anggaran: pengawasan, manajemen, dan perencanaan. Bagaimana penganggaran di PD. Terminal Regional Daya dalam melakukan pengoptimalan penganggaran guna memperbaiki semua masalah yang ada di Terminal Regional Daya.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi Penelitian

Waktu penelitian yang dilaksanakan dalam penelitian ini adalah selama dua bulan, yaitu dimulai pada tanggal 27 Februari 2019 sampai dengan tanggal 27 April 2019. Lokasi penelitian ini dilaksanakan di perusahaan daerah terminal regional daya kota Makassar. Adapun lokasi penelitian di jalan kima III, Daya, biringkanaya, kota Makassar ini sengaja di pilih untuk mengetahui Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat Di Terminal Regional Daya Di Kota Makassar. Sehingga peneliti dapat memperoleh data-data dan informasi yang tepat dan sesuai kenyataan dari berbagai pihak yang terkait.

B. Jenis dan Tipe Penelitian

1. Jenis Penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif yang bertujuan untuk mengumpulkan data dan informasi dari sejumlah informan kunci yang dianggap dapat memberikan informasi, menjelaskan dan menggambarkan tentang manajemen pengelolaan terminal penumpang angkutan darat pada terminal regional daya di kota Makassar.
2. Tipe Penelitian yang penulis gunakan adalah deskriptif kualitatif yaitu penelitian ini menggambarkan kejadian secara umum mengenai masalah yang diteliti : manajemen pengelolaan terminal penumpang angkutan darat pada terminal regional daya di kota Makassar.

Tipe Penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif yaitu menekankan pada subyektivitas pengalaman hidup manusia untuk memberi informasi mengenai masalah-masalah yang diteliti.

C. Sumber Data

Adapun sumber data dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Data primer data yang diperoleh dari penelitian yang berupa hasil wawancara atau pengamatan kepada para informan.
2. Data sekunder data yang diperoleh dengan dokumen-dokumen atau laporan-laporan tertulis dan tidak tertulis.

D. Informan Penelitian

Pemilihan informan sebagai sumber data dalam penelitian ini adalah berdasarkan pada asas subyek yang menguasai permasalahan, memiliki data, dan akurat. informan ditentukan dengan teknik *snowball sampling*, yakni proses penentuan informan berdasarkan informan sebelumnya tanpa menentukan jumlahnya secara pasti dengan menggali informasi terkait topik penelitian yang diperlukan, informan penelitian ini:

Tabel 3.1

Informan Penelitian

No	Nama	Inisial	Jabatan	Jumlah
1.	Risal Asjahad Rahman. SH	RAR	Direktur Operasional PD. Terminal Regional Daya	1
2.	M. Yahya, SH	MY	Kepala Bagian Pengelolaan PD. Terminal Regional Daya	1
3.	Taufiq	TQ	Sopir Penumpang	1
4.	Akbar	AR	Sopir Penumpang	1
5.	Sandi	SI	Penumpang	1
6.	Jalal	JL	Penumpang	1
JUMLAH				6

Sumber : PD. Terminal Regional Daya, Tabel 3.1. Tahun 2019.

E. Teknik Pengumpulan Data

Menyusun instrumen adalah pekerjaan yang paling penting dalam langkah penelitian. Akan tetapi mengumpulkan data jauh lebih penting lagi untuk memperoleh hasil yang sesuai dengan kegunaannya. Metode atau cara pengumpulan data yang penyusun gunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah menurut Hasanah (2016:26) dalam penelitian ini yaitu dengan cara observasi, *interview* (wawancara), dan dokumentasi.

1. Observasi merupakan suatu aktifitas yang dilakukan untuk mengetahui kondisi sebenarnya dilapangan dilakukan oleh peneliti secara berkesinambungan sehingga memperoleh fakta sesungguhnya di lapangan. Dalam penelitian ini observasi dilakukan ketika diperlukan pengecekan langsung terhadap Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat di Terminal Regional Daya Kota Makassar.
2. Interview (wawancara) merupakan sebuah aktivitas yang dikerjakan oleh peneliti untuk mendapatkan informasi yang akurat dari informan secara langsung. Dalam penelitian ini menggunakan wawancara mendalam untuk memperoleh keterangan, yang dilakukan dengan tanya jawab secara langsung oleh peneliti dengan sumber, dengan bantuan pedoman agar mempermudah proses wawancara.
3. Dokumentasi merupakan kegiatan untuk memperoleh data dari narasumber, data yang diperoleh yaitu melalui rekaman dan dokumen. Dokumen digunakan untuk memudahkan penulis dalam pengumpulan data-data yang dibutuhkan. Tujuan digunakan metode ini untuk memperoleh data secara jelas dan konkret tentang Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat pada Terminal Regional Daya Kota Makassar.

F. Teknik Analisis Data

Pada tahap analisis data pada penelitian ini, peneliti melakukan tiga tahapan dalam pengelolaan data baik data primer maupun data sekunder yang diperoleh dari lapangan, hal yang dilakukan untuk lebih memahami setiap makna dari data agar

lebih mempermudah dalam penarikan kesimpulan. Adapun tahap-tahap analisis data yang dilakukan antara lain sebagai berikut :

1. Tahap Reduksi Data

Pada tahap reduksi data, peneliti meringkas data yang diperoleh dari hasil kontak langsung dengan narasumber atau informan, kejadian atau situasi di lokasi penelitian yang diperoleh dari hasil observasi (pengamatan), melakukan pengkodean pada data yang dianggap penting, membuat catatan-catatan objektif, membuat catatan-catatan relatif, membuat memo yang berisi konsep dan pengembangan.

2. Tahapan penyajian data dan analisis data setelah pengumpulan data

Pada penyajian data dan analisis data setelah pengumpulan data, peneliti melakukan penyajian data dengan cara menampilkan data yang diperoleh dan telah dianalisis terlebih dahulu dalam bentuk teks naratif.

3. Tahap penarikan kesimpulan dan verifikasi

Pada tahap ini peneliti melakukan penarikan kesimpulan dari data primer maupun data sekunder yang maknanya telah dianalisis terlebih dahulu. Untuk memperkuat setiap makna, maka dilakukan langkah verifikasi data dimana peneliti masih terbuka dan menerima setiap masukan data.

G. Keabsahan Data

Salah satu cara yang dapat digunakan dalam proses pengabsahan data hasil penelitian adalah dengan hasil trigulasi, yaitu sebagai pengecekan data dari sumber-

sumber yang diperoleh yang dapat melalui berbagai cara dan waktu menurut William (Sugiyono, 2015: 273-274).

1. Triangulasi sumber

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

2. Triangulasi teknik

Teknik ini dilakukan untuk menguji data yang dilakukan dengan memeriksa data kepada sumber dengan metode yang berbeda.

3. Triangulasi waktu

Waktu juga sering mempengaruhi kredibilitas data. Data yang diperoleh dari hasil wawancara di pagi hari akan memberikan data yang valid ini dikarenakan narasumber masih dalam keadaan segar dan belum banyak masalah.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Objek Penelitian

1. Kondisi Geografis Kota Makassar

Kota Makassar merupakan salah satu daerah Kabupaten/Kota yang ada di Provinsi Sulawesi Selatan, secara yuridis formil berdasarkan pada Undang-Undang Nomor 29 Tahun 1959 tentang Pembentukan Daerah-daerah Tingkat II yang ada di Sulawesi, dimana dapat di lihat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1959 Nomor 74 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia. Nomor 1822 Selanjutnya Kota Makassar menjadi Ibukota Provinsi Sulawesi Selatan yang berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1965, (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 94), dan kemudian berdasarkan pada Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1965 Daerah Tingkat II Kotapraja Makassar diubah menjadi Daerah Tingkat II Kotamadya Makassar.

Kota Makassar pada tanggal 31 Agustus 1971 berubah nama menjadi Ujung Pandang, wilayahnya dimekarkan dari 21 km² menjadi 175,77 km² dengan mengangkat sebagian wilayah kabupaten tetangga yaitu Gowa, Maros, dan Pangkajene Kepulauan, hal ini yang didasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 1971 tentang Perubahan Batas-batas Daerah Kotamadya Makassar dan Kabupaten Gowa, Maros dan Pangkajene dan Kepulauan dalam lingkup Daerah Provinsi Sulawesi Selatan.

Pada perkembangan selanjutnya nama Kota Ujung Pandang diubah kembali menjadi Kota Makassar lagi berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 86 Tahun 1999 tentang Perubahan Nama Kotamadya Ujung Pandang menjadi Kota Makassar, hal ini atas kemauan masyarakat yang didukung oleh DPRD Tingkat II Ujung Pandang saat itu, serta masukan dari kalangan budayawan, seniman, sejarawan, pengamat hukum dan pebisnis. Hingga saat ini Kota Makassar memasuki usia 412 tahun sebagaimana Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2000 yang menetapkan hari jadi Kota Makassar yaitu tanggal 9 Nopember 1607.

2. Kondisi Kantor Perusahaan Daerah Terminal Regional Daya Makassar

Secara khusus keberadaan perusahaan daerah terminal Makassar metro (PD. TMM) dilaksanakan pada peraturan daerah peraturan daerah terminal Makassar Nomor 16 Tahun 1999 Tentang mendirikan Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro (lembaran daerah kota Makassar Nomor 16 tahun 1999 Seri D di nomor 3) sebagaimana yang telah diubah dalam peraturan daerah kota Makassar Nomor 14 Tahun 2006 (Lembaran daerah kota Makassar Nomor 16 Tahun 2006). Di samping itu pengelolaan yang didasarkan pada peraturan daerah kota Makassar Nomor 15 Tahun 2006 Tentang Pengelolaan Terminal Penumpang (Lembaran daerah kota Makassar nomor 15 tahun 2006).

Adapun organisasi dan tata kerja, tugas pokok dan fungsinya diatur dalam peraturan daerah Nomor 16 Tahun 1999 berdasarkan organisasi dan tata kerja, tugas dan fungsinya adalah untuk memberikan pelayanan jasa terminal terhadap sarana angkutan darat antar propinsi dan antar kabupaten atau kota yang di Sulawesi serta peraturan daerah yang ada di kota Makassar Nomor 13 Tahun 2000

Tentang Ketetapan-ketetapan Pokok Badan Pengawas. Direksi dan kepegawaiyan perusahaan daerah terminal Makassar metro kota Makassar.

Perusahaan daerah terminal Makassar metro berada dalam wilayah kota Makassar tepatnya jalan kapasa raya no. 33 kelurahan daya kecamatan biringkanaya kota Makassar. Perusahaan daerah terminal Makassar metro di pinpin oleh seorang direktur urama (Dirut) dan di bantu oleh seorang direktur umum (Dirum) dan direktur oprasional (Dirops).

3. Sejarah Berdirinya Kantor Perusahaan Daerah Terminal Regional Daya Makassar

Perusahaan daerah terminal Makassar metro (PD.TMM) kota Makassar adalah sebuah perusahaan daerah yang di bentuk oleh pemerintah kota Makassar yang substansinya berdasarkan akan pentingnya *pelayanan prima*. Pada sisi lain, juga untuk mengelola potensi besar yang di miliki, yang sebelumnya cenderung kurang optimal. Meski demikian untuk mewujudkan tak semuda yang di bayangkan. Berbagai kendala dan tantangan pun muncul, yang tentu saja membutuhkan energi besar untuk meyelesaikan, baik yang bersifat sosial maupun ekonomis.

Perkembangan terminal ragional daya dilakukan oleh pihak pengembangan sebagai pihak ketiga. Pengebangan tersebut adalah PT. Kalla inti kasrsa (PT. KIK) Dalam pengoprasian TRD ikut memberikan diskon harga sebesar 20 persen operasi terhadap para pedagang yang telah membayar Kredit Kepemilikan Rumah (KPR) di Bank. Terutama para pedagang yang telah

memiliki bangunan di terminal regional daya. Pemerintah kota Makassar dalam berbagai kesempatan mengatakan bahwa TRD sebagai terminal terluas di Asia Tenggara ini dapat berfungsi secara optimal sehingga dapat menjadi lokomotif pembangunan daerah kota Makassar.

Secara khusus kedudukan Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro (PD.TMM) yang didasarkan pada peraturan daerah kota Makassar No 16 Tahun 1999 Tentang Mendirikan Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro (Lembaran Daerah Kota Makassar Nomor 16 Tahun 1999 seri D Nomor 3) yang sebagaimana telah diubah dalam peraturan daerah kota Makassar Nomor 14 tahun 2006 (Lembaran daerah kota Makassar Nomor 14 Tahun 2006). Di samping itu pengelolaannya yang berdasarkan pada peraturan daerah kota Makassar Nomor 15 Tahun 2006 Tentang Pengelolaan Terminal Penumpang (Lembaran Daerah Kota Makassar Nomor 15 Tahun 2006).

4. Visi, Misi, Janji Layanan, Tata Nilai dan Sasaran

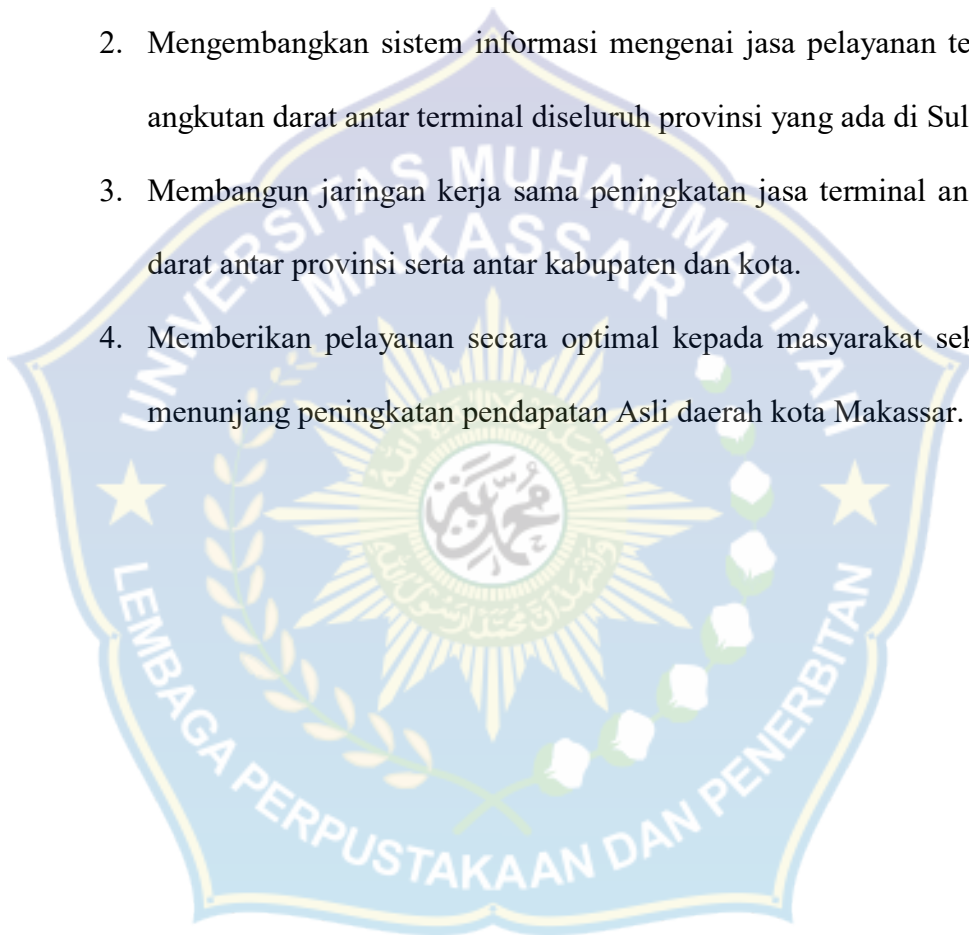
a) Visi

Visi merupakan gambaran yang menantang tentang keadaan masa depan yang diperlukan oleh suatu institusi pemerintah yang dijadikan sebagai pedoman/arah untuk merumuskan tujuan, sasaran dari kebijakan dinas. Visi PD. Terminal Regional Daya adalah :“Terwujudnya Tingkat Kualitas Pelayanan dan Penyediaan Jasa Transportasi, Pos dan Telekomunikasi yang lengkap, menyeluruh, handal dan terjangkau.”

b) Misi

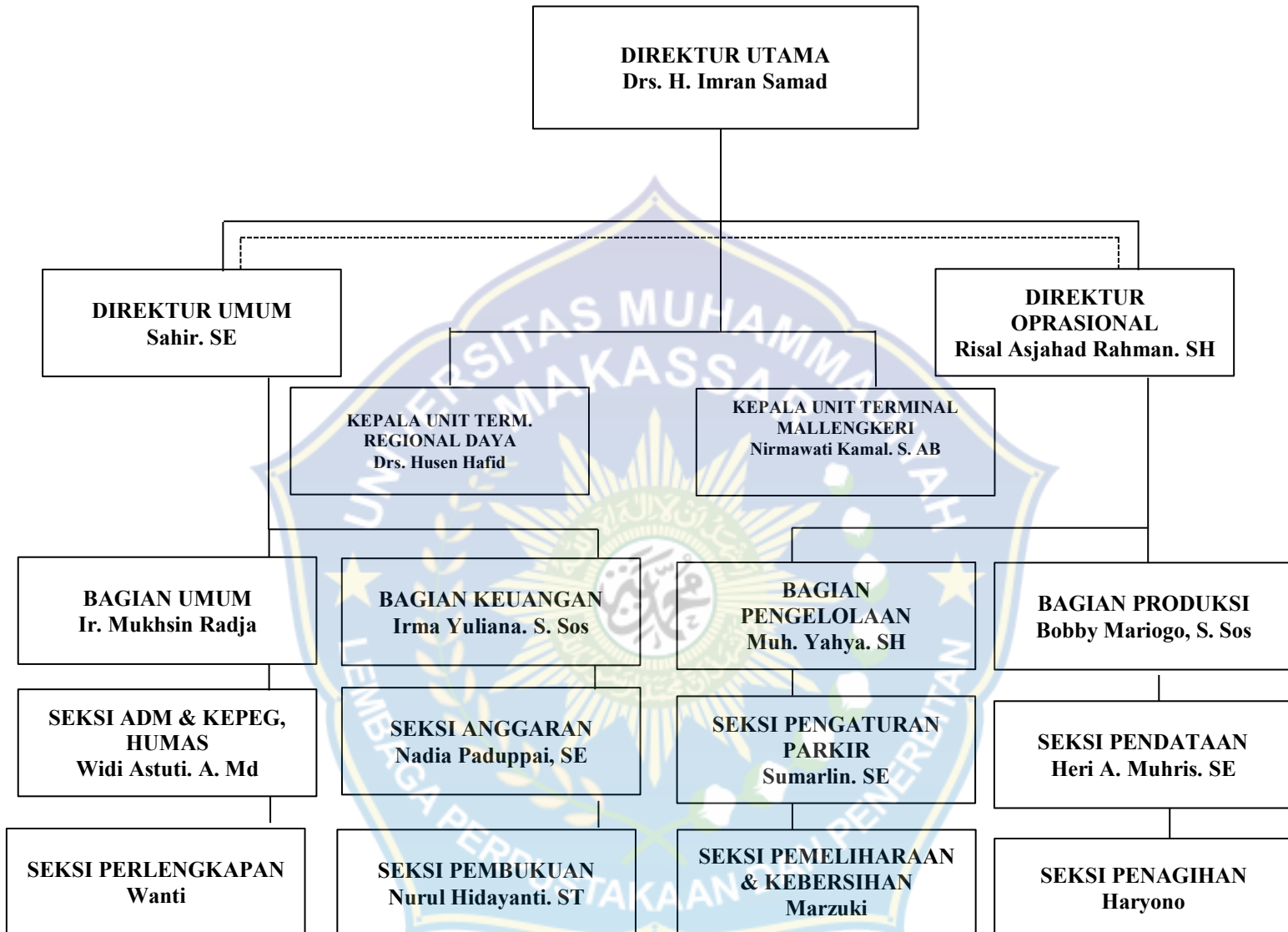
Untuk mewujudkan visi PD. terminal regional daya menetapkan Misi dalam pengelolaan terminal regional daya sebagai berikut :

1. Senantiasa memberikan pelayanan jasa terminal secara maksimal bagi penumpang/pengguna jasa dan pengusaha angkutan darat secara profesional.
2. Mengembangkan sistem informasi mengenai jasa pelayanan terminal angkutan darat antar terminal diseluruh provinsi yang ada di Sulawesi.
3. Membangun jaringan kerja sama peningkatan jasa terminal angkutan darat antar provinsi serta antar kabupaten dan kota.
4. Memberikan pelayanan secara optimal kepada masyarakat sekaligus menunjang peningkatan pendapatan Asli daerah kota Makassar.



5. Struktur Organisasi

PD. TERMINAL MAKASSAR METRO KOTA MAKASSAR



Sumber : PD. Terminal Regional Daya, Tahun 2019

Sumber daya manusia (SDM) sangatlah penting dalam menunjang kinerja organisasi. Dalam pelaksanaan suatu program tentu saja diperlukan pelaksana guna mendukung terlaksananya program dengan baik. Oleh karena itu, ketersediaan pelaksana yang cukup serta berkompentensi dalam mendorong

keberhasilan suatu program sangat diperlukan. Untuk mengetahui keadaan Kantor PD. Terminal Regional Daya. Berdasarkan jenis kelamin dapat di lihat pada table berikut :

Tabel 4.1

Karakteristik Pegawai Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase (%)
1.	Laki-Laki	11	60
2.	Perempuan	5	40
TOTAL		16	100

Sumber : PD. Terminal Regional Daya, tabel 4.1. Tahun 2019.

Berdasarkan tabel 4.1 dapat dilihat bahwa dari jumlah 16 orang pegawai terdiri dari 11 orang pegawai berjenis kelamin laki-laki dan 5 orang pegawai berjenis kelamin perempuan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa perbandingan pegawai laki-laki dan pegawai perempuan tidak seimbang dengan pegawai laki-laki dan perempuan. Hal ini sangat berpengaruh pada pengelolaan pekerjaan yang lebih bersifat membutuhkan daya fisik yang cukup kuat, sehingga pegawai di PD. Terminal Regional Daya ini pada umumnya sama banyak yang berjenis kelamin laki-laki dan perempuan. Selanjutnya yaitu keadaan sumber daya aparatur pada Kantor PD. Terminal Regional Daya Sulawesi Selatan berdasarkan Pangkat atau Golongan dapat dilihat pada table berikut:

Persebaran jumlah SDM manusia di Kantor PD. Terminal Regional Daya berdasarkan pendidikan dapat dilihat dalam tabel dibawah ini :

Tabel 4.2**Karakteristik Pegawai Berdasarkan Pendidikan**

No	Pendidikan	Jumlah
1.	S1	13
2.	D3	1
3.	SLTA	2
JUMLAH		16

Sumber : PD. Terminal Regional Daya, tabel 4.2. Tahun 2019.

Berdasarkan tabel di atas telah sesuai dengan data yang ada dilapangan dimana tingkatan pendidikan pegawai pada Kantor PD. Terminal Regional Daya sangat berpotensi untuk memiliki pengetahuan dan sikap profesional yang tinggi untuk mengembangkan pelayanan kepada masyarakat, serta peningkatan pengetahuan dan keahlian untuk mengisi formasi jabatan dalam rangka pengelolaan terminal regional daya sebagai mana yang dilihat dari tabel yang di atas, jumlah pegawai dengan tingkat pendidikan sarjana (S1) dengan jumlah 13 orang, tingkat pendidikan Diploma Tiga berjumlah 1 orang dan yang terakhir SLTA sebanyak 2 orang.

6. Uraian Pokok Organisasi

PD. Terminal Regional Daya mempunyai tugas untuk menyelenggarakan urusan di pengelolaan terminal regional Daya dalam pemerintah untuk membantu dalam menyelenggarakan pemerintahan Negara.

a. Direktur Utama

Direktur utama mempunyai tugas pokok:

1. Merencanakan kegiatan perusahaan daerah untuk jangka panjang, bidang umum dan mengkoordinir dalam bidang teknik pengelolaan terminal, bidang umum termasuk bidang pengelolaan keuangan dan administrasi untuk mencapai tujuan.
2. Merumuskan strategi perusahaan daerah dan menjalankan kebijaksanaan yang telah ditetapkan oleh badan pengawas dalam menjalankan operasional perusahaan daerah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.
3. Memelihara suasana kerja yang baik dalam seluruh organisasi yang berusaha mencapai tahap efisiensi dan administrasi yang baik.

b. Direktur umum

Direktur utama mempunyai tugas pokok:

1. Mengkoordinasikan dan mengedalikan kegiatan di bidang administrasi umum, keuangan dan kesekretariatan.
2. Mengkoordinasikan dan mengedalikan kegiatan pengadaan dan perlengkapan.
3. Merencanakan dan mengedalikan sumber-sumber pendapatan, dan mengatur penggunaan kerakyatan perusahaan.

a. Kepala bagian umum

Kepala bagian umum mempunyai tugas :

1. Merencanakan, mengkoordinasikan dan mengawasi pelaksanaan tugas dari seksi administrasi dan kepegawaian, seksi perlengkapan serta seksi hukum dan hubungan masyarakat.

2. Melaksanakan pengadaan/pembelian barang/matrei dan jasa yang di perlukan oleh perusahaan.
3. Mengadakan usaha pemeliharaan dan pengawasan peralatan dan pengawasan kantor.

b. Kepala bagian keuangan

Bagian keuangan mempunyai tugas:

1. Merencanakan mengkordinir dan mengawasi tugas dari bagian keuangan.
2. Merencanakan dan mengedalikan dan menginvetarisasi sumber-sumber pendapatan serta pembelanjaan dan kekayaan perusahaan.
3. Menyelenggarakan penyusunan, penyimpanan dan pengamanan yang berhubungan dengan data keuangan.

c. **Direktur oprasional**

Direktur oprasional mempunyai tugas pokok:

1. Mengkordinasikan dan mengedalikan kegiatan-kegiatan bagian penglolaan dan bagian produksi:
2. Mengkordinasikan dan mengedalikan kegiatan pemungutan tarif angkutan dan jasa terminal lainnya yaitu kelancaran dan ketertiban lalu lintas dan keamanan serta ketertiban terminal.
3. Merumuskan dan menetapkan kebijakan mengenai kenaikan tarif dan jasa terminal.

Dalam melaksanakan tugas direktur di bantu oleh:

a. Bagian penglolaan

b. Bahan produksi

1. Kepala bagian pengelolaan

Bagian pengelolaan dipimpin oleh seorang kepala bagian yang dalam menjalankan tugasnya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada direktur operasional, yang bertugas sebagai berikut:

- a. Merencanakan dan mengkoordinir dan mengawasi pelaksanaan tugas dari seksi pengaturan parkir, seksi pemeliharaan kebersihan dan seksi keamanan dan keterlibatan;
- b. Menyelenggarakan dan mengkoordinir mengawasi pelaksanaan kegiatan operasional terminal meliputi pengaturan dan ketertiban arus lalu lintas angkutan penumpang umum yang tiba dan maupun yang akan berangkat;
- c. Melaksanakan pembinaan terhadap pengusaha-pengusaha lainnya di terminal;

2. kepala bagian produksi

kepala bagian produksi mempunyai tugas;

- a. Merencanakan, mengkoordinir dan mengawasi pelaksanaan tugas dari seksi penagihan dan pendataan;
- b. Merencanakan dan menyusun kebutuhan yang akan di pakai dalam operasi pemutaran tarif angkutan dan jasa terminal lainnya.
- c. Mengkoordinir dan mengawasi pelaksanaan kegiatan pemungutan tarif angkutan jasa terminal serta pengetahuan-pengetahuan lainnya.

B. Manajemen Pengelolaan Terminal Penumpang Angkutan Darat Pada Terminal Regional Daya di Kota Makassar

Terminal ialah pangkalan kendaraan bermotor umum dimana kegunaannya yaitu mengatur kedatangan dan keberangkatan, ataupun menaikkan dan menurunkan orang dan barang, serta perpindahan moda angkutan.

Manajemen Pengelolaan terminal penumpang angkutan darat pada terminal regional Daya di Kota Makassar ini untuk mencari tahu bagaimana manajemen pengelolaan yang dilakukan oleh pemerintah setempat. Penulis menggunakan teori Luther M. Gullick yaitu *Planning* (perencanaan), *Organizing* (pengorganisasian), *Staffing* (pengadaan tenaga kerja), *Directing* (pemberian bimbingan), *Coordinating* (pengkoordinasian), *Reporting* (pelaporan), dan *Budgeting*, (penganggaran).

1. Planning (Perencanaan)

Proses menentukan secara garis besar apa yang harus dilakukan dan metode apa yang digunakan untuk melakukannya agar bisa mencapai tujuan yang telah ditetapkan bagi organisasi. Perencanaan juga merupakan upaya untuk meraih dan mendapatkan sesuatu secara lebih terkoordinasi, dalam hal ini perencanaan adalah bagaimana pengarah atau pemandu dalam usaha untuk mencapai tujuan yang lebih terkoordinasi dan terarah. Dalam mengidentifikasi suatu tujuan organisasi sangatlah penting untuk sebuah lembaga yang menjalankan organisasi menetapkan suatu perencanaan.

Berdasarkan hasil wawancara yang disampaikan oleh Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya mengatakan bahwa:

“Adapun perencanaan yang kami lakukan dari PD. Terminal memang dek terus kami melakukan perencanaan yang baik guna memperbaiki infrastruktur dan tata kelola terminal regional daya agar pengunjung/setiap penumpang merasa nyaman ketika berada di terminal dan terpenting agar terminal terus mengalami kenaikan pengunjung bukan malah berkurang .”(Wawancara dengan RAR. Rabu 27 Februari 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya maka dapat dikatakan bahwa perencanaan terus dilakukan guna memperbaiki infrastruktur maupun tata kelola di terminal daya agar penumpang terus merasa nyaman dan pengunjung terus bertambah. Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya memang harus lebih memperhatikan apa-apa saja yang menjadi faktor dari masalah yang sering terjadi di terminal tersebut karena akan berpengaruh bagi aktivitas sopir dan penumpang yang berada di kawasan tersebut.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh Kepala Bagian Pengelolaan PD. Terminal Regional Daya beliau mengatakan bahwa :

“Kota Makassar terus dikembangkan menuju kota dunia maka dari itu secara khusus baik dari terminal terus kami tata sebaik mungkin dan di kembangkan agar setiap penumpang yang singgah khususnya di terminal daya merasa nyaman, baik itu dari segi bangunan fasilitas pengunjung kami terus memperbaiki. (Wawancara dengan MY. Senin 04 Maret 2019).

Berdasarkan pernyataan dari informan di atas maka dapat di ketahui bahwa dari segi perencanaan pihak PD. Terminal terus melakukan perencanaan sebaik mungkin itu baik memperbaiki dari segi infrastruktur maupun tata kelola terminal tersebut agar masyarakat terutamanya sopir ataupun penumpang yang berada di kawasan terminal merasa nyaman dengan fasilitas yang ada.

Menurut hasil wawancara dengan selaku Sopir Penumpang mengatakan bahwa :

“Memang pihak PD. Terminal sudah melakukan perencanaan yang baik guna memperbaiki kekurangan-kekurangan yang ada dalam terminal regional daya baik itu dari segi infrastruktur maupun pengelolaan terminal tersebut”. (Wawancara TQ Selasa 12 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama sopir penumpang dapat disimpulkan bahwa jika dilihat dari beberapa narasumber salah satunya yaitu sopir penumpang TQ, dimana sopir tersebut menjelaskan bahwa terkait dengan perencanaan dari pihak yang bersangkutan telah melakukan perencanaan dengan tujuan memperbaiki kekurangan-kekurangan yang ada dalam terminal tersebut terutama dari segi infrastruktur yang merupakan poin terpenting dalam melakukan aktivitas di kawasan terminal dan terkait dengan pengelolaan terminal, pihak yang bersangkutan juga telah berusaha melakukan perencanaan-perencanaan yang baik guna untuk menyelesaikan masalah-masalah dalam terminal regional daya.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh Sopir Penumpang mengatakan bahwa:

“Kalau dari segi perencanaan sudah mantap sisah pelaksanaannya, semoga terealisasi supaya penumpang juga merasa nyaman ketika masuk di terminal regional daya”. (Wawancara AR Rabu 13 Maret 2018).

Berdasarkan hasil wawancara bersama sopir penumpang dapat disimpulkan bahwa jika dilihat dari segi perencanaan sudah bagus namun dalam pelaksanaannya diharapkan bisa terealisasi agar penumpang juga merasa nyaman ketika masuk di terminal regional daya. karena jika perencanaan yang diharapkan tidak terlaksana secara maksimal maka masalah-masalah yang ada di terminal akan meningkat jika di biarkan.

Menurut hasil wawancara dengan selaku Penumpang mengatakan bahwa :

“Perencanaannya sudah bagusmi tapi diharapkan semoga cepatji bisa terealisasi supaya kita juga sebagai penumpang bisaki nyaman ketika ke terminalki”. (Wawancara SI Senin 18 Maret 2018).

Berdasarkan hasil wawancara dengan penumpang dapat disimpulkan bahwa jika dilihat dari perencanaannya sudah sangat baik namun diharapkan bisa terealisasikan agar penumpang dapat merasa nyaman jika berada di kawasan terminal regional daya. Dari beberapa narasumber yang ditemui hampir semua narasumber mengatakan bahwa jika dilihat dari segi perencanaan dari pihak terkait sudah sangat baik.

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan dan dikaitkan dengan teori menurut Luther M. Gullick yaitu *Planning* menetapkan secara garis besar apa yang perlu dilakukan dan metode yang digunakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan bagi organisasi. Perencanaan juga merupakan upaya untuk meraih dan mendapatkan sesuatu secara lebih terkoordinasi, dalam hal ini perencanaan ialah sebagai pengarah atau pemandu dalam usaha untuk mencapai tujuan yang lebih terkoordinasi dan terarah. Dalam mengidentifikasi suatu tujuan organisasi sangatlah penting untuk sebuah lembaga yang menjalankan organisasi menetapkan `suatu perencanaan, maka dari perencanaan dari pihak PD. Terminal sudah melakukan perencanaan yang baik itu dari segi infrastruktur maupun tata kelolah terminal regional daya guna penumpang juga merasa nyaman ketika berkunjung sehingga dari segi perencanaan pengelolaan terminal penumpang angkutan darat pada terminal regional Daya di Kota Makassar sudah di lakukan dengan baik.

2. Organizing (Pengorganisasian)

Penciptaan dari struktur otoritas formal yang dimana sub bagian kerja dapat diatur, dirumuskan, dan dikoordinasi, untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Serta mengatur struktur dan proses-proses organisasional dengan langkah yang pantas dan penting untuk mencapai hasil akhir. Pengorganisasian juga ialah (1) penentuan sumber daya dan kegiatan yang dibutuhkan untuk mencapai sebuah tujuan organisasi; (2) proses perancangan dan pengembangan suatu organisasi yang dapat membawa hal-hal tersebut ke arah yang di inginkan; (3) penugasan dan tanggung jawab tertentu; (4) pendelegasian wewenang yang diperlukan untuk individu-individu yang melaksanakan tugas-tugasnya.

Berdasarkan hasil wawancara dengan oleh Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya mengatakan bahwa:

“Pengorganisasian yang kami lakukan sudah jelas dek baik dari bagian keuangan, pengelolaan terminal maupun bagian produksi itu sudah tepat penempatan orangnya maka tujuan yang kami capai sudah sesuai”. (Wawancara dengan RAR. Rabu 27 Februari 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya maka dapat dikatakan bahwa pengorganisasian adalah hal penting yang perlu di perhatikan dimana terminal regional daya yang dilakukan sudah baik mulai dari bagian keuangan, pengelolaan terminal maupun bagian produksi itu sudah tepat penempatannya maka tujuan dari pengorganisasian sudah sesuai berdasarkan apa yang semestinya.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan Kepala Bagian Pengelolaan PD. Terminal Regional Daya beliau mengatakan bahwa :

“Adapun pengorganisasian yang kami lakukan di PD. Terminal ini diawali dari yang paling tinggi yaitu Perusahaan daerah terminal regional daya kemudian direktur umum serta direktur operasional dalam pengelolaan terminal regional daya”(Wawancara dengan MY. Senin 04 Maret 2019).

Berdasarkan pernyataan dari informan di atas maka dapat diketahui bahwa pengorganisasian yang dilakukan di PD. Terminal telah ditetapkan dari yang paling tinggi hingga paling bawah yaitu perusahaan daerah terminal regional daya kemudian direktur umum serta direktur operasional dalam pengelolaan terminal regional daya, yang merupakan struktur organisasi yang sudah tersusun dengan baik.

Menurut hasil wawancara dengan selaku Sopir Penumpang mengatakan bahwa :

“Kalau yang saya lihat di struktur organisasi PD. Terminal itu mulai dari direktur utama sampai ke bawah itu untuk penempatan pegawainya sudah tepat yang diharapkan semoga dengan adanya pembagian kerja dapat mempermudah pegawai dalam menyelesaikan apa-apa saja yang menjadi masalah di terminal tersebut”. (Wawancara TQ Selasa 12 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama sopir penumpang dapat disimpulkan jika dilihat dari segi pengorganisasian struktur organisasi PD. Terminal mulai dari direktur utama sampai ke pegawainya sudah tepat sehingga dalam melaksanakan tugasnya telah mengetahui apa-apa saja yang perlu dikerjakan karena sebelumnya sudah diberikan tugas masing-masing pegawai. Dari pembagian tugas tersebut dapat disimpulkan bahwa pengorganisasian dari PD. Terminal regional daya telah melakukan upaya dengan menentukan tugas masing-masing setiap pegawai karena jika telah tersusun dengan baik apa-apa saja tugas

masing-masing setiap pegawai maka dengan mudah setiap program yang ingin dicapai bisa terlaksana dengan mudah.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh Sopir Penumpang mengatakan bahwa:

“saya sempat naik di lt.2 di kantor PD. Terminal regional daya Dan melihat struktur organisasinya itu sudah jelas dari pembagian kerjanya”. (Wawancara AR Rabu 13 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama sopir penumpang dapat disimpulkan jika dilihat dari segi pengorganisasian struktur organisasi PD. Terminal mulai dari direktur utama sampai ke bawah penempatan pegawainya sudah tepat sehingga pelaksanaan setiap tugas sudah jelas yang ingin dikerjakan. Hampir semua informan yang di temui mengatakan bahwa terkait dengan struktur organisasi di PD. Terminal regional daya telah tersusun dengan baik karena mulai dari direkturnya hingga bagian produksi telah ditentukan sebagaimana mestinya guna mencapai tujuan yang ingin di capai.

Menurut hasil wawancara dengan selaku Penumpang mengatakan bahwa :

“Pengorganisasian yang dilakukan oleh PD. Terminal sudah jelas , namun yang diharapkan semoga pembagian kerja tersebut sesuai pada bidangnya masing-masing sehingga pegawai dalam menjalankan tugasnya bisa lebih muda lagi untuk menyelesaikan”. (Wawancara SI Senin 18 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara dengan penumpang dapat disimpulkan bahwa jika dilihat dari segi pengorganisasian yang dilakukan oleh PD. Terminal sudah jelas setiap pembagian kerja sehingga pegawai sudah mengetahui pekerjaan apa yang menjadi tanggungjawabnya dengan diadakannya pembagian struktur tersebut. Karena jika pembagian tugas atau pekerjaan sudah terorganisir dengan

baik maka dalam melaksanakan suatu program dapat berjalan dengan baik guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan dan dikaitkan dengan teori menurut Luther M. Gullick yaitu Pengorganisasian penciptaan dari struktur otoritas formal dimana sub bagian kerja dapat diatur, dirumuskan, dan dikoordinasi, untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Serta mengatur struktur dan proses-proses organisasional dengan cara pantas dan penting untuk mencapai tujuan-tujuan akhir. Pengorganisasian juga ialah (1) penentuan sumber daya dan kegiatan yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan organisasi; (2) proses perancangan dan pengembangan suatu organisasi yang akan dapat membawa hal-hal tersebut ke arah tujuan; (3) penugasan tanggung jawab tertentu; (4) pendelegasian wewenang yang diperlukan kepada individu-individu untuk melaksanakan tugas-tugasnya, sehingga dikaitkan dan disesuaikan dengan teori pengorganisasian yang dilakukan oleh PD. Terminal regional daya terminal penumpang angkutan darat pada terminal regional Daya di Kota Makassar sudah melakukan pengorganisasian dengan benar.

3. Staffing (Pengadaan Tenaga Kerja)

Kegiatan atau berhubungan dengan penentuan siapa-siapa yang melakukan seluruh pekerjaan sesuai dengan tugasnya bidang dan keahliannya masing-masing dalam organisasi tersebut serta merekrut dan mempekerjakan personalia untuk melaksanakan pekerjaan agen yang penting.

Berdasarkan hasil wawancara yang disampaikan oleh Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya mengatakan bahwa:

“Mengadakan pengadaan tenaga kerja itu berdasarkan setiap kebutuhan dan mengenai tenaga kerja yang sekarang sudah sesuai itu baik dari bidang oprasional terminal dan produksi serta bidang pengelolaan terminal itu sudah cukup sehingga optimalisasi pencapaian sudah tepat .”(Wawancara dengan RAR, Rabu 27 Februari 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya maka dapat dikatakan bahwa mengadakan pengadaan tenaga kerja itu berdasarkan setiap kebutuhan dan mengenai tenaga kerja yang sekarang sudah sesuai itu baik dari bidang operasinal terminal dan produksi serta bidang pengelolaan terminal itu sudah cukup sehingga optimalisasi pencapaian sudah tepat.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan Kepala Bagian Pengelolaan PD. Terminal Regional Daya beliau mengtakan bahwa :

“Kalau mengenai pengadaan pekerja PD. Terminal regional daya berjumlah 27 orang dan itu semakin memacu dan memotivasi dan kinerja setiap pegawai dalam melakukan pembagian kerja”. (Wawancara dengan MY. Senin 04 Maret 2019).

Berdasarkan pernyataan dari informan di atas maka dapat di ketahui bahwa jika dilihat dari segi pengadaan pekerja PD. Terminal regional daya berjumlah 27 orang yang berarti dengan adanya jumlah tersebut dapat berpengaruh pada hasil dari pekerjaan yang dilakukan, dan semakin memacu dan memotivasi setiap pegawai dalam melakukan pembagian kerja.

Menurut hasil wawancara dengan selaku Sopir Penumpang mengatakan bahwa :

“kalau menurut saya pengadaan teanga kerja di terminal ini sudah cukup bagus karena setiap saya masuk terminal mengantar penumpang maupun menjemput sudah ada pegawai di bidang retribusi serta yang mengatur

penumpang yang ingin berangkat”. (Wawancara TQ Senin 18 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama sopir penumpang maka dapat disimpulkan bahwa pengadaan tenaga kerja dalam terminal regional Daya sudah cukup optimal, salah satu contohnya setiap sopir yang sedang menjemput maupun yang ingin berangkat telah diatur sebelumnya oleh pegawai di bidang retribusi. Pengadaan tenaga kerja yang dilakukan PD. Terminal regional daya sudah sesuai dilihat dengan bidang setiap pegawainya.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh Sopir Penumpang mengatakan bahwa:

“Mengenai pengadaan tenaga kerja yang dilakukan PD. Terminal sudah sesuai yang selama ini yang dilakukan”. (Wawancara AR Rabu 13 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama sopir penumpang dapat disimpulkan jika dilihat dari segi pengadaan tenaga kerja sudah sesuai karena dalam pembagian kerja setiap pegawai telah ditentukan siapa-siapa saja yang bertugas sesuai dengan bidang dan keahlian pegawainya. Dan terkait dengan masalah memperkerjakan personalia jika dibutuhkan untuk melaksanakan suatu pekerjaan telah diatur oleh pegawai yang berwenang apakah membutuhkan pekerja apakah tidak.

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan dan dikaitkan dengan teori menurut Luther M. Gullick yaitu *Staffing* (Pengadaan Tenaga Kerja) kegiatan yang berhubungan dengan penentuan siapa-siapa yang melakukan seluruh pekerjaan sesuai dengan tugasnya bidang dan keahliannya masing-masing dalam

organisasi tersebut serta merekrut dan mempekerjakan personalia untuk melaksanakan pekerjaan agen yang penting, dikaitkan dengan teori yang diatas sudah sesuai dengan dilapangan mengenai pengadaan tenaga kerja di terminal penumpang angkutan darat pada terminal regional Daya di Kota Makassar yang dimana melakukan pengadaan tenaga kerja berdasarkan kebutuhan.

4. Directing (Pemberian Bimbingan)

Directing yaitu kegiatan yang berhubungan dengan usaha-usaha bimbingan, memberikan guidance, saran-saran, perintah-perintah, instruksi-instruksi agar tujuan yang telah ditentukan semula dapat dicapai. Directing juga diartikan kegiatan yang berhubungan dengan usaha-usaha bimbingan, memberikan guidance, saran-saran , perintah-perintah , instruksi-instruksi agar tujuan yang telah ditentukan semula dapat dicapai. Selain itu directing adalah kegiatan yang berhubungan dengan usaha-usaha bimbingan, memberikan guidance, saran-saran, perintah-perintah, instruksi-instruksi, agar tujuan yang telah ditentukan semula dapat dicapai.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya mengatakan bahwa:

“Selama ini kami selalu mendapat arahan atau saran-saran dari atasan dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab yang di berikan sehingga dalam menjalankan tugas sesuai dengan hasil yang ingin di capai.”(Wawancara dengan RAR, Rabu 27 Februari 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya maka dapat dikatakan bahwa selama ini pegawai sebelum melakukan pekerjaan selalu mendapat arahan atau saran-saran dari atasan dalam

menjalankan tugas guna untuk memudahkan pegawai dalam melaksanakan tugasnya dan tanggung jawab yang di berikan sehingga dalam menjalankan tugas sesuai dengan hasil yang ingin di capai.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh Kepala Bagian Pengelolaan PD. Terminal Regional Daya beliau mengatakan bahwa :

“Selama ini kami dari PD. Parkir selalu memberikan bimbingan maupun saran ke setiap staf-staf kami agar tidak bingung atau paham dalam menjalankan tugasnya”. (Wawancara dengan MY. Senin 04 Maret 2019).

Berdasarkan pernyataan dari informan di atas maka dapat di ketahui bahwa dari segi perencanaan pihak PD. Selama ini kami dari PD. Terminal selalu memberikan bimbingan maupun saran ke setiap staf-staf agar tidak bingung dan paham dalam menjalankan tugasnya. Pemberian bimbingan merupakan poin terpenting dalam menjalankan tugas karena dengan adanya pemberian bimbingan maka pegawai dalam melaksanakan tugasnya lebih mudah karena telah mendapatkan arahan terlebih dahulu dan pemberian bimbingan juga merupakan upaya untuk mencapai program yang telah direncanakan sebelumnya dan hasilnya akan baik jika arahan tersebut dilaksanakan.

Menurut hasil wawancara dengan selaku Sopir Penumpang mengatakan bahwa :

“Kalau saya perhatikan pegawai yang ada di PD. Terminal dalam pengelolaan terminal regional daya kurang di beri arahan atau saran dari atasan dalam menjalankan tugasnya karena bisa di lihat dari segi pelayanan maupun tata kelolah terminal kurang maksimal sehingga penumpang semakin berkurang untuk masuk dalam terminal”. (Wawancara TQ Selasa 12 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara yang ditemui dapat disimpulkan bahwa pegawai yang bekerja di PD. Terminal regional daya kurang mendapatkan bimbingan ataupun arahan dari atasan. Bimbingan atau arahan merupakan hal penting yang perlu di dapatkan setiap pegawai yang ingin melalukan pekerjaan karena dengan adanya bimbingan pekerjaan akan terlaksana dengan baik. Jika pemberian bimbingan tidak dilakukan maka akan berdampak pada hasil dari pekerjaan, misalnya pada PD. Terminal regional daya menurut informaan yang sempat diwanwancarai mengatakan bahwa ada beberapa penumpang yang enggan masuk ke terminal karena kurangnya kenyamanan yang didapatkan penumpang di terminal regional daya.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh Sopir Penumpang mengatakan bahwa:

“Dari atasan di PD. Terminal kayak kurang mendapatkan bimbingan setiap pegawainya bisa dilihat dari petugas di bagian pengelolaan yang belum optimal dalam menjalankan tugasnya karena bisa dilihat langsung dari penataan fasilitas yang tidak tepat sehingga terminal terlihat semrawut”. (Wawancara AR Rabu 13 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama sopir penumpang dapat disimpulkan jika dilihat dari segi pengelolaan, pegawai yang ada di PD. Terminal dalam pengelolaan terminal regional daya kurang mendaptkan arahan atau saran dari atasan dalam menjalankan tugasnya karena bisa di lihat dari segi penataan fasilitas yang tidak tepat sehingga terminal terlihat semrawut.

Menurut hasil wawancara dengan selaku Penumpang mengatakan bahwa :

“Memang sangat di butuhkan pengarahan atau bimbingan dari pimpinan sampai ke staff-stafnya untuk mengelolah terminal regional daya dengan baik karena selama ini baik dari pelayanan maupun dari infrasktruktur

terminal masih banyak kekurangan bahkan sudah ada yang perlu di perbaiki”. (Wawancara SI Senin 18 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu penumpang dapat disimpulkan bahwa sangat dibutuhkan bimbingan yang dari atasan ke pegawai yang bekerja di terminal regional daya untuk mengelolah terminal regional daya dengan baik karena selama ini baik dari pelayanan maupun dari infrasktruktur terminal masih banyak kekurangan bahkan sudah ada yang perlu di perbaiki. Kurangnya bimbingan yang didapatkan pegawai akan berdampak pada hasilnya.

Lanjut wawancara dengan penumpang terminal regional daya mengatakan bahwa:

“Menurut saya, sangat penting diadakannya pemberian bimbingan terhadap pegawai bahkan jika perlu pemberian bimbingan dilakukan setiap pekan sehingga setiap masalah yang terjadi di terminal ini bisa diselesaikan contohnya pemberian bimbingan atau arahan terhadap pegawai yang bertugas di bagian pengawasan ruang parkir sehingga fungsi dari pengadaan ruang parkir tersebut bisa lebih baik lagi. ”. (Wawancara JL Selasa 19 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara dengan penumpang dapat disimpulkan bahwa mengenai pengarahan masih banyak kekurangan dari terminal ini sehingga dibutuhkan pimpinan PD. Terminal untuk memberikan arahan atau bimbinganya ke setiap staff-staffnya sehingga dapat menjalankan tugasnya sebaik mungkin dan dapat memperhatikan kekurangan-kekurangan yang ada di terminal regional daya.

Berdasarkan hasil observasi dilapangan dan dikaitkan dengan teori menurut Luther M. Gullick yaitu Directing yaitu kegiatan yang berhubungan dengan usaha-usaha bimbingan, memberikan guidance, saran-saran, perintah-perintah, instruksi-instruksi agar tujuan yang telah ditentukan semula dapat

dicapai. Selain itu *directing* adalah kegiatan yang berhubungan dengan usaha-usaha bimbingan, memberikan *guidance*, saran-saran, perintah-perintah, instruksi-instruksi, agar tujuan yang telah ditentukan semula dapat dicapai. Maka dari pemberian bimbingan dari pihak PD. Terminal masih banyak kekurangan dari terminal ini sehingga dibutuhkan pucuk pimpinan PD. Terminal di butuhkan arahan atau bimbinganya ke setiap staff-staffnya sehingga dapat menjalankan tugasnya sebaik mungkin dan dapat memperhatikan kekurangan-kekurangan yang ada di terminal regional daya.

5. Coordinating (Pengkoordinasian)

Koordinasi adalah sinkronisasi yang teratur (*orderly synchronization*) dari usaha-usaha (*efforts*) untuk mencapai pengaturan waktu (*timing*) dan dipimpin (*directing*) dalam hasil pelaksanaan yang harmonis dan bersatu untuk menghasilkan tujuan yang telah ditetapkan (*stated objective*). Koordinasi juga merupakan sinkronisasi yang teratur (*orderly synchronization*) dari usaha-usaha (*efforts*) untuk mencapai pengaturan waktu (*timing*) dan dipimpin (*directing*) dalam hasil pelaksanaan yang harmonis dan bersatu untuk menghasilkan tujuan yang telah ditetapkan (*stated objective*). Selain itu pengkoordinasian yaitu kegiatan yang berhubungan dengan usaha menyatukan dan mengarahkan kegiatan dari seluruh echelon organisasi itu agar dalam setiap gerak dan langkahnya tertuju pada tujuan. Dengan kata lain adanya interelasi dari berbagai corak kerja.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya mengatakan bahwa:

“Kalau masalah koordinasi setiap pegawai yang ada di PD. Terminal kami selalu memang berkoordinasi dalam menjalankan tugas itu ada di bagian

retribusi, pengawasan hingga dalam pengelolaan terminal tersebut”. (Wawancara dengan RAR, Rabu 27 Februari 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya maka dapat dikatakan bahwa masalah koordinasi setiap pegawai yang ada di PD. Terminal melakukan koordinasi terlebih dahulu dalam menjalankan tugasnya yaitu di bagian retribusi, pengawasan hingga dalam pengelolaan terminal tersebut. Dengan adanya koordinasi terlebih dahulu antara pegawai maka pekerjaan yang ingin dikerjakan akan berjalan dengan baik.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan Kepala Bagian Pengelolaan PD. Terminal Regional Daya beliau mengatakan bahwa :

“Kami selalu meningkatkan koordinasi dari direktur utama sampai ke bawah untuk menjalankan tugasnya masing-masing agar pengelolaan terminal terus ditingkatkan”. (Wawancara dengan MY. Senin 04 Maret 2019).

Berdasarkan pernyataan dari informan di atas maka dapat diketahui bahwa pihak PD. Terminal terus melakukan usaha untuk meningkatkan koordinasi dari direktur utama sampai ke bawah dalam menjalankan tugasnya masing-masing agar pengelolaan terminal dapat meningkat sebagaimana yang telah direncanakan.

Menurut hasil wawancara dengan selaku Sopir Penumpang mengatakan bahwa :

“Ya dek kalau masalah koordinasi begitu tongji saja karena saya lihat disini tidak nampak koordinasi setiap pegawai yang ada di PD. Terminal maupun koordinasi pegawai ke setiap sopir angkutan karena misal dari segi pembangunan fasilitas terminal itu kan sudah jelas ada yang ditugaskan di situ tapi kenyataannya kan fasilitas-fasilitas di terminal mulai hancur bahkan masih kurang dan terlebih lagi yang ditugaskan dalam retribusi dan pengawasan mobil yang tidak masuk di terminal”. (Wawancara TQ Selasa 12 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama penumpang maka dapat disimpulkan bahwa koordinasi antara setiap pegawai yang ada di PD. Terminal regional daya maupun koordinasi pegawai ke setiap sopir angkutan masih kurang optimal karena misal dari segi pembangunan fasilitas terminal sudah ditentukan siapa saja yang bertugas di bagian pengelolaan fasilitas namun pada kenyataannya fasilitas-fasilitas di terminal mulai hancur bahkan masih kurang dan terlebih lagi yang di tugaskan dalam retribusi dan pengawasan mobil yang tidak masuk di terminal. Dimana seharusnya pegawai yang terkait di bidang mengelola, mengawasi, dan retribusi perlu lebih memperhatikan apa-apa saja yang harus di perbaiki atau dilakukan untuk mencapai apa yang seharusnya menjadi visi misi dari PD. Terminal regional daya.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh Sopir Penumpang mengatakan bahwa:

“Masih minimnya koordinasi yang terlihat dari setiap pegawai yang ada di PD. Terminal regional daya karena pegawai sudah di berikan tugas tapi kurang berkoordinasi antar pegawai sehingga mengakibatkan tugasnya tidak berjalan baik kita bisa lihat dari segi pengelolaan terminal tidak maksimal, fasilitas yang kurang dan lebih parahnya lagi kebanyakan sopir memilih beroperasi di luar terminal dan tidak masuk kedalam terminal ”. (Wawancara AR Rabu 13 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama sopir penumpang dapat disimpulkan bahwa masalah koordinasi tidak nampak koordinasi antara setiap pegawai yang ada di PD. Terminal maupun koordinasi pegawai ke setiap sopir angkutan karena misalnya dari segi pembangunan fasilitas terminal itu sudah jelas ada yang di tugaskan namun pada kenyataannya fasilitas-fasilitas di terminal mulai

hancur bahkan masih kurang dan terlebih lagi yang di tugaskan dalam retribusi dan pengawasan mobil yang tidak masuk di terminal dan lebih memilih beroperasi di luar terminal. Disini dapat dilihat bahwa kurangnya perhatian dari setiap pegawai dalam menjalankan tugasnya, karena yang menjadi tujuan utama di adakannya terminal yaitu untuk menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan memberangkatkan kendaraan umum namun kenyataannya tidak terjadi sedemikian karena masih adanya sopir yang lebih memilih beroperasi di luar terminal.

Menurut hasil wawancara dengan selaku Penumpang mengatakan bahwa :

“Memang masih nampak kurangnya koordinasi antar pegawai yang ada di PD.Terminal regional daya karena masih banyak tugasnya yang belum di jalankan baik itu pengawasan terhadap keteriban dalam memarkir kendaraan”. (Wawancara SI Senin 18 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama sopir penumpang dapat disimpulkan bahwa masalah yang sering dipermasalahkan terkait dengan kurangnya koordinasi antar pegawai yang ada di PD.Terminal regional daya karena masih banyak tugasnya yang belum dia jalankan baik itu itu pengawasan terhadap keteriban dalam memarkir kendaraan. Seharusnya pegawai yang berwenang mengawasi ruang parkir lebih memperhatikan lagi dalam pengawasannya sehingga fungsi dari ruang parkir tersebut bisa berjalan sebagaimana mestinya.

Lanjut wawancara dengan penumpang terminal regional daya mengatakan bahwa:

“Terlihat jelas kurangnya koordinasi yang di lakukan setiap pegawai dalam menjalankan tugas karena terlihat mobil penumpang belum tertip sesuai koridor serta masih banyaknya mobil berkeliaran mengambil penumpang di luar terminal dan tidak memilih masuk dalam terminal”. (Wawancara JL Selasa 19 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama sopir penumpang dapat disimpulkan bahwa terlihat jelas kurangnya koordinasi yang di lakukan setiap pegawai dalam menjalankan tugas karena terlihat mobil penumpang belum tertip sesuai koridor serta masih banyaknya mobil berkeliaran mengambil penumpang di luar terminal dan tidak memilih masuk dalam terminal. Dapat dilihat bahwa dengan adanya masalah tersebut maka dapat disimpulkan bahwa memang masih kurangnya koordinasi antara pegawai dalam menjalankan tugasnya.

Berdasarkan hasil observasi dilapangan dan dikaitkan dengan teori menurut Luther M. Gullick yaitu Koordinasi adalah sinkronisasi yang teratur (*orderly synchronization*) dari usaha-usaha (*efforts*) untuk mencapai pengaturan waktu (*timing*) dan terpimpin (*directing*) dalam hasil pelaksanaan yang harmonis dan bersatu untuk menghasilkan tujuan yang telah ditetapkan (*stated objective*). Sehingga dikaitkan dengan yang terjadi dilapangan masih berkontradiksi dengan teori karena yang dimana koordinasi yang dilakukan PD. Terminal belum terlihat dan terlihat mengabaikan koordinasi yang di lakukan baik dari dinas perhubungan atau penumpang dan sopir sehingga pengelolaan terminal regional daya tidak maksimal dan kebanyakan mobil beroperasi di luar terminal nah sangat dibutuhkan koordinasi antar pegawai keamanan.

6. Reporting (Pelaporan)

Pelaporan adalah kegiatan berhubungan dengan laporan dari setiap kejadian, lancar tidaknya aktivitas, apakah ada kemajuan atau tidak. Ini kebalikan dari *directing* yang datang dari atasan kebawahan sedang ini dari bawah keatas. Disini terjadi "*two-way traffic*". Kegiatan eksekutif menyampaikan informasi tentang apa yang sedang terjadi kepada alasannya, termasuk menjaga agar dirinya dan bawahannya tetap mengetahui informasi lewat laporan-laporan, penelitian, dan inspeksi (*keeping those to whom the executive is responsible informed as to what is going on, which those includes keeping himself and his subordinates inform through record, research, inspection*).

Berdasarkan hasil wawancara dengan Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya mengatakan bahwa:

"Pengelolaan terminal kami lakukan yang terbaik guna memberi pelayanan yang baik ke setiap sopir penumpang atau pengunjung yang datang serta memperbaiki fasilitas yang rusak atau yang masih kurang, ini juga atas desakan atau laporan dari penumpang yang banyaknya fasilitas yang rusak atau pelayanan yang belum maksimal." (Wawancara dengan RAR, Rabu 27 Februari 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya maka dapat dikatakan bahwa pelaporan pengelolaan terminal terus kami lakukan yang terbaik guna memberi pelayanan yang baik ke setiap sopir penumpang atau pengunjung yang datang serta memperbaiki fasilitas yang rusak atau yang masih kurang, ini juga atas desakan atau laporan dari penumpang yang banyaknya fasilitas yang rusak atau pelayanan yang belum maksimal.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh dengan Kepala Bagian Pengelolaan PD. Terminal Regional Daya beliau mengatakan bahwa :

“ Jadi kami dari PD. Terminal selalu bersifat terbuka baik itu keluhan atau laporan dari pegawai, sopir penumpang maupun penumpang yang merasa tidak terpenuhi keinginannya atau kurang pelayanan. (Wawancara dengan MY. Senin 04 Maret 2019).

Berdasarkan pernyataan dari informan di atas maka dapat di simpulkan bahwa dari segi pelaporan dari PD. Terminal selalu bersifat terbuka baik itu keluhan atau laporan dari pegawai, sopir penumpang maupun penumpang yang merasa tidak terpenuhi keinginannya atau kurang pelayanan. PD. Terminal Regional Daya memberikan kesempatan bagi penumpang maupun sopir yang merasa haknya tidak terpenuhi dengan mengeluarkan atau melaporkan apa-apa saja yang menjadi masalah.

Menurut hasil wawancara dengan selaku Sopir Penumpang mengatakan bahwa :

“Saya pernah menuntut atau melakukan pelaporan ke PD. Terminal untuk melakukan pengelolaan terminal atau pemberian layanan yang baik agar pengunjung juga merasa nyaman serta kurangnya pengawasan juga yang dilakukan oleh PD. Terminal terhadap masih banyaknya sopir yang beroperasi di luar terminal regional daya sehingga kita yang di dalam terminal mengalami kekurangan penumpang yang kita dapat”. (Wawancara TQ Selasa 12 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama sopir penumpang dapat disimpulkan bahwa salah satu sopir penumpang telah melakukan pelaporan ke PD. Terminal untuk melakukan pengelolaan terminal atau pemberian layanan yang baik agar pengunjung juga merasa nyaman ketika berada dikawasan terminal serta kurangnya pengawasan juga yang dilakukan oleh PD. Parkir terhadap masih

banyaknya sopir yang beroperasi di luar terminal regional daya sehingga sopir yang di dalam terminal mengalami kekurangan penumpang yang mengakibatkan kurangnya pendapatan yang didapatkan oleh sopir yang beroperasi dalam terminal dengan adanya masalah ini.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh AR Sopir Penumpang mengatakan bahwa:

“Bentuk laporan yang biasa kami lakukan itu terhadap PD.Terminal yang dimana pegawai terminal semacam memberi pembiaran kepada setiap sopir yang tidak beroperasi di dalam terminal dan lebih memilih mengambil penumpang di luar terminal regional daya sehingga kami ini sopir yang beroperasi di dalam terminal sedikit penumpang yang kami dapatkan”. (Wawancara AR Rabu 18 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama sopir penumpang dapat disimpulkan jika dilihat dari segi laporan bentuk laporan yang biasa kami lakukan itu terhadap PD.Terminal yang dimana pegawai terminal semacam memberi pembiaran kepada setiap sopir yang tidak beroperasi di dalam terminal dan lebih memilih mengambil penumpang di luar terminal regional daya sehingga sopir yang beroperasi di dalam terminal mendapat penumpang yang sedikit. Pegawai yang berwenang mengatasi permasalahan terkait dengan sopir yang lebih memilih beroperasi di luar terminal harusnya lebih meningkatkan lagi pengawasannya karena dengan adanya masalah ini sangat berdampak bagi sopir yang beroperasi di dalam terminal. Pengawasan sangat penting untuk menjalankan fungsi terminal agar berjalan sebagaimana mestinya.

Menurut hasil wawancara dengan selaku Penumpang mengatakan bahwa :

“Saya perna mengeluhkan ke Dishub atau ke pegawai PD. Terminal kenapa banyak sopir yang mengambil penumpang di luar terminal dan

tidak masuk kedalam terminal, dan ini yang mengalami kerugian ke PD. Terminal serta sopir yang beroperasi di dalam terminal dan perlu di perhatikan untuk setiap pegawai yang bertanggung jawab ”. (Wawancara SI Senin 18 Maret 2019).

Lanjut wawancara dengan penumpang terminal regional daya mengatakan bahwa:

“Sebelumnya saya pernah melaporkan ke salah satu pegawai tentang masalah terkait dengan adanya calo di sekitar terminal sehingga kita sebagai penumpang sangat merasakan dampak dari adanya calo tersebut”. (Wawancara JL Selasa 19 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara dengan penumpang mengenai pelaporan pengawasan terminal regional daya memang perlu ditingkatkan karena masyarakat yang berada di sekitar terminal merasa terganggu dengan banyaknya calo, sehingga ada beberapa penumpang yang tidak masuk ke kawasan terminal karena adanya masalah tersebut. Adanya calo tersebut membuat para penumpang enggan masuk ke terminal dan dengan adanya masalah tersebut membuat sebagian sopir kurang mendapatkan penumpang.

Berdasarkan observasi lapangan dan dikaitkan dengan teori menurut Luther M. Gullick yaitu Pelaporan adalah kegiatan berhubungan dengan laporan dari setiap kejadian, lancar tidaknya aktivitas, apakah ada kemajuan atau tidak. Pelaporan adalah kegiatan berhubungan dengan laporan dari setiap kejadian, lancar tidaknya aktivitas, maka dari itu ketika disesuaikan dengan teori mengenai pelaporan itu tidak sesuai dengan teori karena kejadian yang terjadi mengenai pengelolaan terminal regional daya masih banyak yang ditemukan baik dari pelayanan, infrastruktur terminal dan lebih parah lagi banyaknya mobil

penumpang yang tidak mengambil terminal di dalam terminal dan lebih memilih mengambil penumpang di luar terminal sehingga mengalami kerugian baik PD. Terminal dan sopir yang beroperasi di terminal.

7. Budgeting (Penggangan)

Penggangan adalah fungsi yang berkenaan dengan pengendalian organisasi melalui perencanaan fiskal dan akutansi. Allen Schick mengungkapkan adanya tiga tujuan anggaran: pengawasan, manajemen, dan perencanaan. Sedangkan fungsi anggaran berdasarkan perjalankan historisnya terdiri dari empat macam yaitu: fungsi kontrol, fungsi manajemen, fungsi perencanaan, dan fungsi evaluasi. Penyusunan anggaran belanja yaitu bagaimana uang itu digunakan, untuk keperluan apa, berapa banyaknya, termasuk kepada pos mana, kemudian dari sumber-sumber apa saja keuangan didapat juga penggangan di artikan fungsi yang berkenaan dengan pengendalian organisasi melalui perencanaan fiskal dan akutansi. Allen Schick mengungkapkan adanya tiga tujuan anggaran: pengawasan, manajemen, dan perencanaan.

Berdasarkan hasil wawancara Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya mengatakan bahwa:

“Kalau bicara penggangan, itu kita cari sendiri dalam hal ini PD. Terminal regional berusaha setiap tahunnya mencari anggaran untuk terus meningkatkan pengeloan terminal dan memperbaiki setiap fasilitas yang kurang.”(Wawancara dengan RAR, Rabu 27 Februari 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya meruapakan perusahaan daerah yang dikelolah sendiri maka dapat dikatakan bahwa jika membahas tentang penggangan, itu di cari sendiri dalam

hal ini PD. Terminal regional berusaha setiap tahunnya mencari anggaran untuk terus meningkatkan pengelolaan terminal dan memperbaiki setiap fasilitas yang masih kurang memadai.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh dengan Kepala Bagian Pengelolaan PD. Terminal Regional Daya beliau beliau mengatakan bahwa :

“Seperti yang saya katakan sebelumnya bahwa terminal regional daya dikelolah oleh perusahaan daerah yang dimana anggaran untuk pengelolaan terminal atau pembangunan fasilitas terminal di cari sendiri dan sudah di rencanakan setiap tahunnya oleh PD. Terminal regional daya”. (Wawancara dengan MY, Senin 04 Maret 2019).

Berdasarkan pernyataan dari informan di atas maka dapat di simpulkan bahwa dari segi penganggaran bahwa terminal regional daya dikelolah oleh perusahaan daerah yang dimana anggaran terkait dengan pengelolaan terminal atau pembangunan fasilitas terminal di cari sendiri dan telah di rencanakan terlebih dahulu di setiap tahunnya oleh PD. Terminal regional daya.

Menurut hasil wawancara dengan selaku sopir penumpang mengatakan bahwa :

“setau saya dek, dalam pengelolaan terminal regional daya memang tidak mendapatkan subsidi anggaran dari pemerintah sehingga penganggarnya di hasilkan dari perusahaan daerah sehingga pengelolaan terminal belum semaksimal mungkin”. (Wawancara TQ Selasa 12 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama Direktur Operasional PD. Terminal regional Daya maka dapat disimpulkan bahwa pengelolaan maupun dari segi anggaran di terminal regional daya memang tidak mendapatkan subsidi anggaran dari pemerintah kerana merupakan perusahaan daerah dimana PD. Terminal

regional Daya dikelola sendiri, sehingga penganggaranya di hasilkan dari perusahaan daerah dalam pengelolaan terminal belum semaksimal mungkin.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh sopir penumpang mengatakan bahwa:

“Jadi ini mi mungkin alasannya kenapa dalam mengelolah terminal belum optimal karena ini terminal kan di kelola oleh perusahaan daerah sehingga segi pendanaanya atau penganggaran masih sulit karena tidak ada subsidi dari pemerintah jadi masih ada saja masalah di terminal regional daya belum terselesaikan sampai sekarang”. (Wawancara AR Senin 13 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara bersama sopir penumpang dapat disimpulkan bahwa salah satu alasan mengapa terminal regional daya belum optimal dikarenakan PD. Terminal regional Daya tidak mendapatkan subsidi dari pemerinta namun dikelolah sendiri sehingga masalah-masalah yang ada diterminal masih sering terjadi karena terhambat di bagian penganggaran. Sedangkan penganggaran adalah hal yang paling penting dalam menyelesaikan masalah-masalah yang ada.

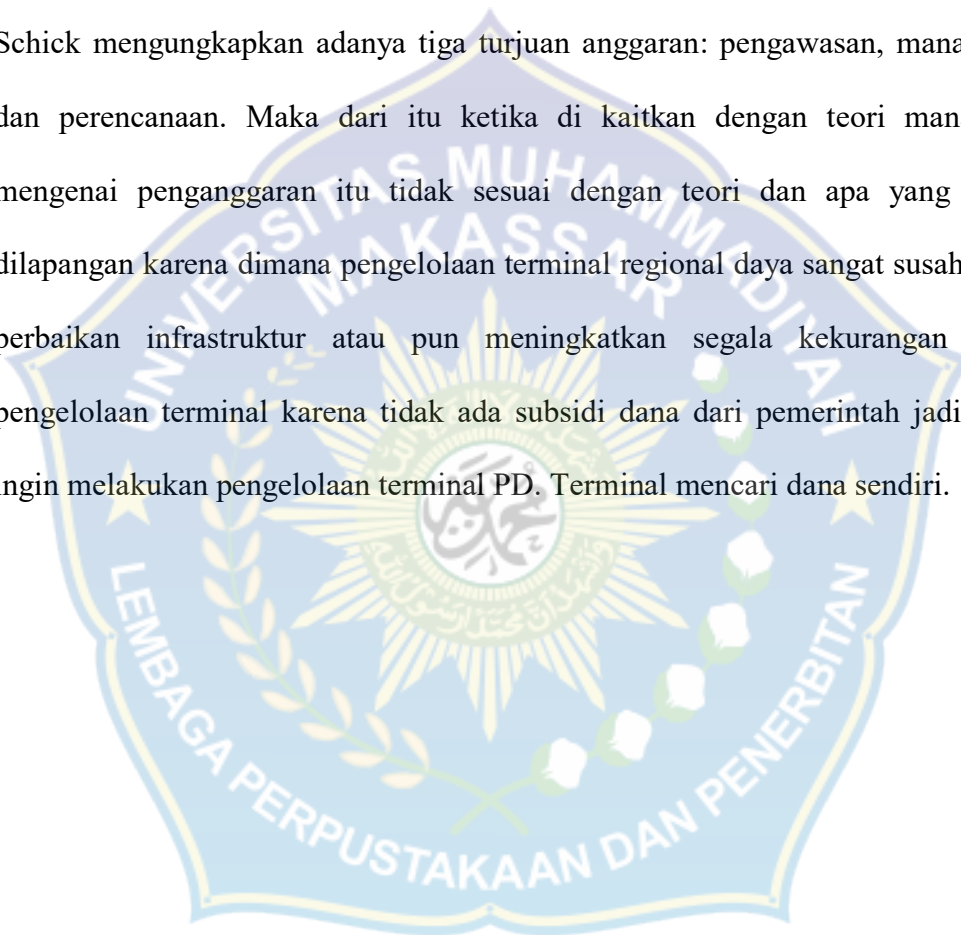
Menurut hasil wawancara dengan selaku Penumpang mengatakan bahwa :

“kalo menurut saya, di terminal ini saya liat ada tempat pencucian mobil bagusny lebih ditingkatkan pengelolaannya untuk memfungsikan fasilitas yang ada sehingga lumayan toh hasilnya bisa berpengaruh sama pendapat terminal ini, kalau menurut saya sih lumayan jika benar-benar dikelolahki dengan baik sehingga dapat membantu penganggaran di terminal”.(Wawancara SI Senin 18 Maret 2019).

Berdasarkan hasil wawancara dengan penumpang mengatakan bahwa demi memperoleh target pendapatan yang maksimal maka hendaknya lebih memfungsikan fasilitas yang ada seperti tempat pencucian mobil lebih dikelolah

dengan baik sehingga pendapatan di PD. Terminal Regional Daya bisa mencapai target yang ingin dicapai.

Berdasarkan hasil observasi dilapangan dan dikaitkan dengan teori menurut Luther M. Gullick yaitu penganggaran adalah fungsi yang berkenaan dengan pengendalian organisasi melalui perencanaan fiskal dan akuntansi. Allen Schick mengungkapkan adanya tiga turjuan anggaran: pengawasan, manajemen, dan perencanaan. Maka dari itu ketika di kaitkan dengan teori manajemen mengenai penganggaran itu tidak sesuai dengan teori dan apa yang terjadi dilapangan karena dimana pengelolaan terminal regional daya sangat susah dalam perbaikan infrastruktur atau pun meningkatkan segala kekurangan dalam pengelolaan terminal karena tidak ada subsidi dana dari pemerintah jadi ketika ingin melakukan pengelolaan terminal PD. Terminal mencari dana sendiri.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah penulis kemukakan pada uraian sebelumnya maka dapat ditarik kesimpulan mengenai manajemen pengelolaan terminal penumpang angkutan darat pada terminal regional Daya di Kota Makassar sebagai berikut :

1. Dalam hal pelaksanaan perencanaan manajemen pengelolaan terminal penumpang angkutan darat pada terminal regional Daya di Kota Makassar sudah baik, karena di dalam melakukan perencanaan PD. Terminal Regional Daya Pengelolaan Terminal telah melaksanakan fungsi-fungsi perencanaan dan apa yang menjadi tujuan suatu perencanaan tersebut sehingga mereka tidak mengalami kesulitan dalam melaksanakan proses untuk mencapai program-program kegiatan yang sudah di tetapkan.
2. Pengorganisasian pada PD. Terminal Regional Daya sudah cukup baik. Dalam pelaksanaan fungsi pengorganisasian kantor PD. Terminal Regional Daya pengelolaan terminal memperhatikan peraturan yang berlaku yaitu berdasarkan Peraturan Walikota Samarinda No. 4 Tahun 2016 Tentang Penjabaran Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Organisasi pada PD. Terminal regional Daya , hal tersebut dijelaskan secara detail tentang tugas pokok, fungsi dan tujuan masing-masing jabatan.
3. Penyediaan staf di setiap bidang sudah sesuai yang dimana mengenai pengadaan tenaga kerja di terminal penumpang angkutan darat pada terminal regional Daya di Kota Makassar yang dimana melakukan

pengadaan tenaga kerja berdasarkan kebutuhan dalam pengelolaan Terminal regional Daya di Kota Makassar. Hal tersebut dilakukan sebagai bentuk kegiatan PD. Terminal regional Daya di Kota Makassar dalam pengelolaan Terminal Dinas Perhubungan dalam membantu kelancaran pengelolaan terminal regional daya.

4. Pemberian bimbingan, pengkoordinasian, pelaporan, dan penganggaran masih sangat jauh dari yang diharapkan dimana dilihat dari kenyataannya belum berjalan optimal sehingga masalah-masalah dalam terminal Regional Daya masih saja belum terselesaikan hingga saat ini.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dalam manajemen pengelolaan terminal penumpang angkutan darat pada terminal regional Daya di Kota Makassar, dan melihat apa yang terjadi di lingkup pengelolaan terminal maka dari itu peneliti memberi saran sebagai bahan masukan dan pertimbangan kepada pemerintah kota Makassar serta perusahaan daerah, sebagai berikut:

1. Agar kiranya pemerintah Kota Makassar lebih meningkatkan pengawasan di Terminal regional Daya agar masalah-masalah yang ada di terminal bisa terselesaikan dan fungsi dari Terminal Regional Daya bisa berjalan sebagaimana mestinya.
2. Dengan adanya keterbatasan dana/anggaran untuk melaksanakan kegiatan pengelolaan terminal regional daya ada baiknya pemerintah dalam hal ini pemerintah kota Makassar untuk dapat menyiapkan alokasi dana tambahan untuk kegiatan tata kelola terminal, sehingga dalam pelaksanaan

kegiatannya dapat ditingkatkan, mengingat bahwa terminal memiliki peran penting dalam pelayanan publik untuk masyarakat pengguna transportasi umum.

3. Kendala lain yang dihadapi oleh PD. Terminal regional Daya di Kota Makassar yaitu usia gedung yang sudah tua dan kurang representatif, sehingga masih banyak masyarakat di sekitar terminal masih kurang puas akan fasilitas yang ada.

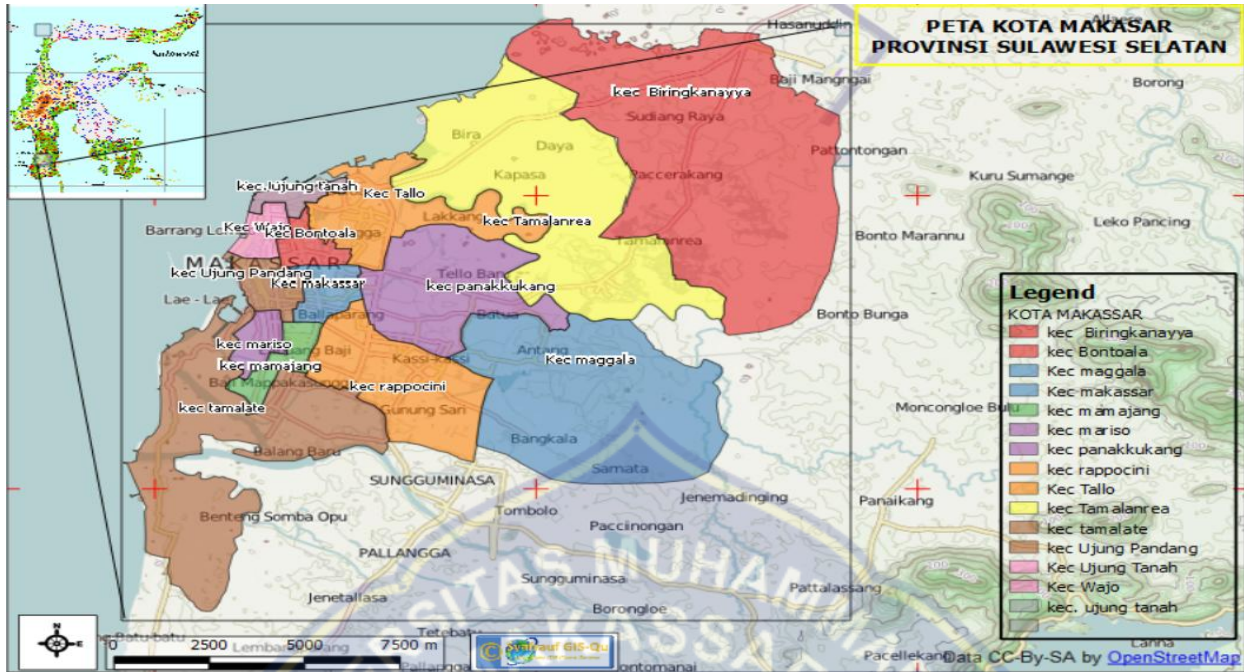


DAFTAR PUSTAKA

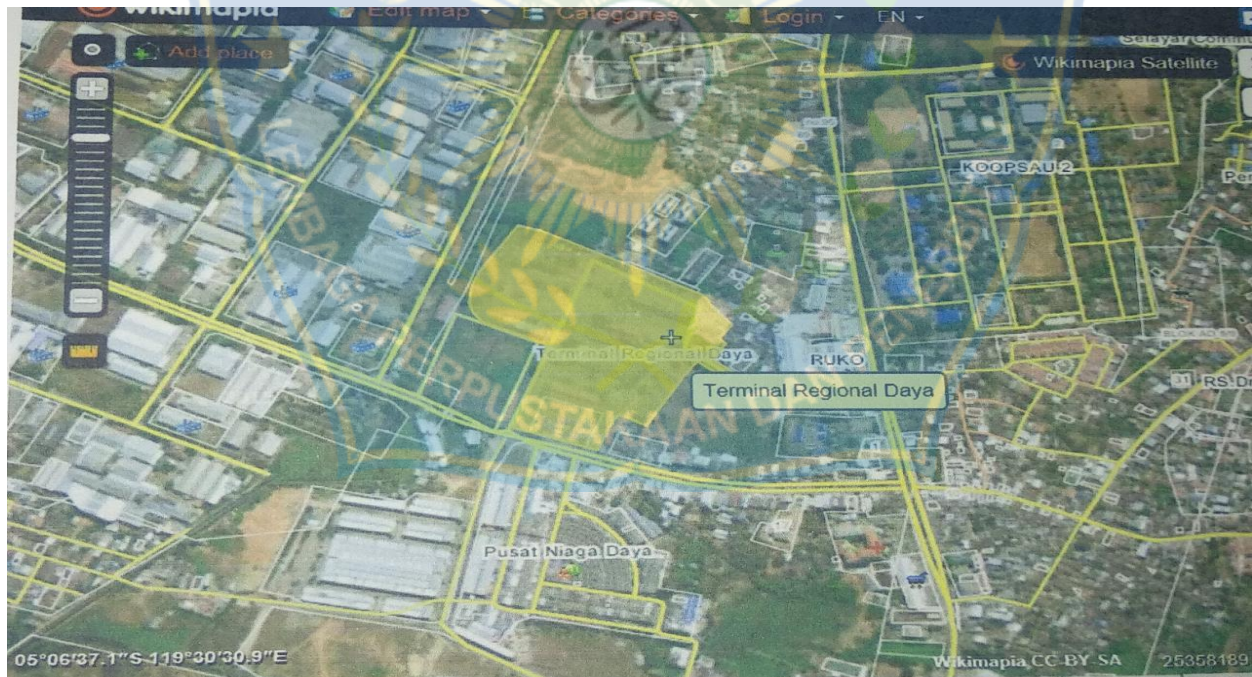
- Adisasmita, Sakti Adji, 2011. *Jaringan transportasi : teori dan analisis*. Makassar: Graha Ilmu.
- A. Ardhiza savitri. 2017. Tinjauan perencanaan terminal penumpang angkutan darat pada terminal malengkeri, Skripsi Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar. (Online). Repository.Unhas.Ac.Id. Di Akses Pada Tanggal 28 Januari 2019, Pukul 23:12 WITA.
- Amiruddin. 2016. Tinjauan Hukum Terhadap Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Dalam Pengelolaan Terminal Regional Daya, Skripsi Fakultas Hukum uni versitas Hasanuddin Makassar. (Online). Repository.unhas.ac.id. Di akses pada tanggal 1 Januari 2019, Pukul 20:12 WITA.
- Arikunto, suharmisi. 2013. *Prosedur Penelitik Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta :Rineka Cipta.
- Ahok Alpa Beta. 2017 Perencanaan Tata Ruang Wilayah Bagi Kesejahteraan di Indonesia. Jurnal Ilmiah Cano Ekonomos Vol. 6 No. 1 Januari 2017 Di akses pada tanggal 12 Februari 2019, Pukul 16:30 Wita
- Bahrur Rosyidi Duraisy .2013 Manajemen Administras (online) www.academia.edu Diakses Pada 12 Februari 2019, Pukul 15:30 Wita
- Budi D. Sinulingga. 2005. *Pembangunan Kota : tinjauan regional dan lokal*. Jakarta : Gremedia.
- Effendi, Usman. 2014. *Asas Manajemen*. Jakarta:Rajagrafindo Persada
- Fijri, 1999, KamusLengkap Indonesia, Jakarta: Difa Publisher.
- Fickry Nuruzzaman Yusuf. 2018. Analisis Fungsi Manajemen Organisasi Unit Kegiatan Mahasiswa Bidang Olahraga Universitas Negeri Yogyakarta,

- Skripsi Fakultas Ilmu Keolahragaan Universitas Negeri Yogyakarta.(Online).
Eprints.Uny.Ac.Id Di Akses Pada Tanggal 10 Februari 2019.
- Harsuki.2013. *Pengahantar Manajemen Olahraga*. Jakarta: PT. Ragagrafindo Persada.
- Hasanah, Hasyim. 2016. Teknik-teknik Observasi. *Jurnal at-Taqaddum*.Vol, 8.No. 1.
- Hasibuan. SP, Malayu. 2005. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT. Alexmedia Kaputindi
- Hasibuan, Malayu S.P. 2016. *Manajemen sumber daya manusia, edisirevisi*, Jakarta: Penerbit PT. Bumi Aksara.
- <https://www.kompasiana.com/agungsurry/5500b435a333115b73511a4d/perlindungan-hukum-bagi-pengguna-jasa-angkutan-jalan>. . Di aksespa datanggal 30 Januari 2019, Pukul 20:12 WITA.
- <https://arifcintaselvia.wordpress.com/kuliah/manajemen-publik/posdcorb/> di akses pada tanggal 10 Februari 2019. Pukul 20 : 21 WITA.
- Manulang, M. 1990. *Dasar-dasar Manajemen*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Moleong, J.X.(2012). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya.
- Munawar, ahmad, 2011. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*, Yogyakarta:Beta Offset.
- Nur Azizah Affandy, Zulkifli Lubis, Farid Bustomi, Evaluasi Kinerja Angkutan Umum trayek Lyn Merah Jurusan Sukodadi-Paciran Kabupaten Lamongan Berdasarkan Kepuasan Pelayanan, *Jurnal Teknika ,Fakultas Teknik Universitas Islam Lamongan*, Vol. 5 No.2 September 2013. Di akses pada tanggal 30 Januari 2019, Pukul 23:12 WITA.
- Sugiani Sondang P. 2008. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT.Bumi Aksara.
- Sugiani Sondang P. 2003. *Filsafat Administrasi*. Jakarta: PT.Bumi Aksara.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suharmisi, Arikunto, 1993. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktis*. Jakarta: Gramedia PustakaUtama.

- Sukarna. 2011. *Dasar-dasar Manajemen*. Bandung: Mandar Maju.
- Sri Wahyuni Indris. 2016. *Manajemen Retrubusi Terminal Pada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Mamuju Tengah*. Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin Makassar.(Online).Repository.Unhas.Ac.Id. Di Akses Pada Tanggal 28 Januari 2019, Pukul 21:15 WITA.
- Torang, Syamsir. 2013. *Organisasi Dan Manajemen (Perilaku, Struktur, Budaya Dan Perubahan Organisasi)*. Bandung: Alfabeta.
- Triana Sharly, P. Arifin, Dwi Esti Intari, Safrillah. 2017. Analisis kinerja operasional terminal (studi kasus terminal samarinda seberang). *Jurnal Fondasi*, Vol. 6 No.2.
- Puraksara Emban Negari. 2015. *Strategi Peningkatan Fungsi Terminal Hamid Rusdi Kota Malang*. Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang.(Online). <http://eprints.itn.ac.id/id/eprint/691>. Di Akses Pada Tanggal 28 Januari 2019, Pukul 23:21 WITA.
- Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Yasmi octaviana, 2017. *Studi Tentang Pengelolaan Terminal Bus Antar Kota Dalam Provinsi Di Kota Balikpapan*, *Jurnal Ilmu Pemerintahan Universitas Mulawarman*, Vol. 5 Nomor 1 2017 : 241-245. . Di akses pada tanggal 30 Januari 2019, Pukul 23:35 WITA.
- Peraturan Perundang-Undangan**
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 79 Tahun 2018 Tentang Pedoman Penetapan Kode Terminal Penumpang Angkutan Jalan
- Peraturan Walikota Makassar Nomor 15 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Terminal Penumpang Makassar Metro Kota Makassar
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas Dan Angkutan Jalan.
- UU Nomor 14 Tahun 1992, dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan Umum.



PETA KOTA MAKASSAR



PETA TERMINAL REGIONAL DAYA



TERMINAL REGIONAL DAYA



STRUKTUR ORGANISASI PD. TERMINAL REGIONAL DAYA



WAWANCARA DENGAN BAPAK DIREKTUR OPERASIONAL



WAWANCARA DENGAN BAPAK KEPALA BAGIAN PENGELOLAAN



RUANG TUNGGU TERMINAL REGIONAL DAYA



TERMINAL REGIONAL DAYA



WAWANCARA DENGAN SOPIR DI AREA TERMINAL



WAWANCARA DENGAN SOPIR PENUMPANG DI AREA TERMINAL



WAWANCARA DENGAN PENUMPANG YANG BERADA DI TERMINAL



WAWANCARA DENGAN PENUMPANG YANG BERADA DI TERMINAL



TERMINAL BAYANGAN DI LUAR AREA TERMINAL REGIONAL DAYA



TOKO DALAM TERMINAL REGIONAL DAYA



JALUR PEMBERANGKATAN TERMINAL REGIONAL DAYA

