

**POTENSI DAN EFEKTIVITAS TERMINAL  
DI KABUPATEN GOWA**



**OLEH**

**HISBANDY. H**

**A 111 02 083**

**JURUSAN ILMU EKONOMI**

**FAKULTAS EKONOMI  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
2008**

# POTENSI DAN EFEKTIVITAS TERMINAL DI KABUPATEN GOWA



Oleh :

**HISBANDY H.**

**A 111 02 083**

**SKRIPSI**

Diajukan untuk memenuhi sebagian syarat guna mencapai  
Gelar Sarjana Ekonomi pada  
Fakultas Ekonomi Universitas Hasanuddin  
Makassar

Disetujui Oleh :

Pembimbing I

**s. Muh. Yusri Zamhuri, MA**  
NIP : 131 475 320

Pembimbing II

**Nurbaena Bakhtiar, SE, MSE**  
NIP : 132 205 413

Tgl. Pengantar	
Tgl. Terima	3-12-00
Nama	Ekowati
Jumlah	1 shs
Nilai	Wafus
No. Lembar	355
Jumlah	SKR-E08

HIS

P

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Illahi Rabbi, karena atas rahmat dan karunia-Nyalah sehingga kami dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul " **POTENSI DAN EFEKTIFITAS TERMINAL DI KABUPATEN GOWA** " sebagaimana mestinya.

Penulis sadari bahwa penyelesaian skripsi ini tidaklah dapat dilakukan dengan baik, bila bantuan, bimbingan dan arahan dari berbagai pihak diabaikan. Sehubungan dengan itu pada kesempatan ini, penulis dengan segala kerendahan dan ketulusan hati menghaturkan terima kasih yang sebesar-besarnya antara lain kepada :

1. **Ibu Dr. Hj. Rahmatiah, MA** selaku ketua jurusan Ilmu Ekonomi Jurusan Ilmu Ekonomi Universitas Hasanuddin.
2. **Drs. Hamrullah. M.si** selaku sekretaris jurusan Ilmu Ekonomi Jurusan Ilmu Ekonomi Universitas Hasanuddin. Yang banyak membantu dalam selama ujian saya.
3. **Drs. Muh. Yusri Zamhuri, MA** selaku pembimbing I dan **Nurhaena Bakhtiar, SE.MSE** selaku pembimbing II yang selama pengerjaan skripsi saya telah banyak memberi masukan sehingga saya dapat melewati semuanya dengan mudah.
4. Staff Jurusan Ilmu Ekonomi Universitas Hasanuddin : **Pak Amri** dan **Pak Parman** yang telah banyak membantu penulis sepanjang penulisan skripsi ini.
5. Buat Keluarga besar Fakultas Ekonomi (Ilmu Ekonomi, Manajemen, dan Akuntansi). Khususnya teman-teman Angkatan **PRICE 2002** yang telah memompaku dengan semangat, idealisme, perspektif, teori, analisis, ijazah, dan nilai yang tersebar dari A sampai E dan banyak lagi yang lain. Aku banyak berutang pada tempat ini. Terima kasih telah menyediakan ruang buat saya untuk bergaul dan

mengenal kalian. Multi kesan yang hadir pada saat pergaulan kita membuat saya merasa betah untuk selalu berada disamping kalian dan merasa berat untuk meninggalkan kampus ini. Muh Takbir, A. Ikhsa, Ibnu Farabi, Aksar bani, Isak, Rendra, Rival, dan masih banyak lagi nama yang tidak bisa saya sebutkan satu – persatu. Makasih banyak buat semua bantuannya selama ini.

6. Buat Anak-anak *Solid 03* (Fajar, Arnold, Amir, iLLo, Nanang, Arham, Anca, Ikram, Cosmos, Ulfa, Wahyuddin dkk terima kasih atas kebersamaan kalian selama dikampus) *Muskeeteers 04* ( Myta, Fitri, Arif, Syandi, Astri, Khadijah, Arina, Kausar dkk yang banyak membuat kekacauan kelucuan selama di jurusan ).
7. Dan tidak lupa kepada A. Aulisyah yang telah meminjamkan laptopnya buat saya selama ini, buat Herni yang mana skripsi ini tidak bisa rangkum tanpa bantuan mu, makasih banyak. Buat seluruh teman – teman di talasalapang yang terus mendukung dari belakang.
8. Buat rizal dg. Tunru dan semua pegawai pada dinas perhubungan kabupaten gowa yang telah banyak membantu dalam penulisan skripsi saya, makasih banyak bantuannya.

Dan penghargaan khusus kepada Ayahanda *H.Hamzah Latief* dan Ibunda *Aznermi Azis* yang selama ini senantiasa memberikan curahan cinta kasih dan sayangnya serta ketabahan dalam mengasuh, mendidik, membiayai dan mengarahkan penulis dan disertai iringan doa, sehingga penulis dapat menyelesaikan studi di Fakultas Ekonomi Unhas. Kami menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan karena keterbatasan kami sebagai manusia biasa. Sehingga saran, kritik dan tanggapan yang bersifat membangun akan kami terima demi kemajuan kami di masa yang akan datang. Semoga skripsi ini

dapat menjadi bahan yang bermanfaat sebesar-besarnya bagi para pembaca dan yang membutuhkannya.

Makassar, November 2008

Penulis

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN .....	ii
KATA PENGANTAR .....	iii
DAFTAR ISI .....	vi
DAFTAR TABEL .....	viii
DAFTAR LAMPIRAN .....	

### BAB I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian .....	7

### BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penerimaan Pemerintah Daerah .....	9
2.2 Pengertian Transportasi .....	10
2.2.1 Fungsi Transportasi .....	11
2.2.2 Tujuan Transportasi .....	13
2.2.3 Manfaat Transportasi .....	13
2.3 Definisi Retribusi .....	17
2.4 Terminal .....	22
2.5 Potensi Penerimaan Retribusi .....	23
2.6 Efektifitas Retribusi .....	23
2.7 Tinjauan Empiris .....	24
2.8 Hipotesis .....	25

### BAB III. METODE PENELITIAN

3.1 Kerangka Konseptual .....	26
3.2 Kerangka Fikir .....	27
3.3 Tempat Penelitian .....	27

3.4	Metode Pengumpulan Data .....	27
3.5	Jenis dan Sumber Data .....	28
	3.5.1. Jenis Data .....	28
	3.5.2. Sumber Data .....	29
3.6	Metode Analisis .....	29
	3.6.1. Analisis Potensi .....	29
	3.6.2. Analisis Efektivitas .....	29
3.7	Batasan variabel .....	30

#### **BAB IV. PEMBAHASAN DAN HASIL PENELITIAN**

4.1.	Gambaran Umum Kabupaten Gowa.....	32
	4.1.1. Sistem Transportasi Kabupaten Gowa.....	37
	4.1.2. Kinerja Trasportasi .....	37
4.2.	Jaringan Layanan .....	43
4.3.	Jumlah Kendaraan .....	43
4.4.	Analisis Potensi Penerimaan Retribusi Terminal .....	46
4.5.	Analisis Efektivitas .....	48

#### **BAB V. PENUTUP**

5.1.	Kesimpulan .....	51
5.2.	Saran- Saran .....	52

## DAFTAR TABEL

4.1. Jumlah Desa Dan Kecamatan Di Kabupaten Gowa Tahun 2006.....	34
4.2. Jenis Kendaraan Yang Beroperasi Di Terminal Kabupaten Gowa.....	44
4.3. Perhitungan Potensi Retribusi Terminal Regional Kabupaten Gowa Tahun 2002-2007.....	46
4.4. Hubungan Antara Potensi Dan Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal Regional Kabupaten Gowa.....	47
4.5. Hasil Dari Olah Data Tingkat Efektifitas Terminal Tahun 2002-2007.....	49



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Konsep Otonomi daerah yang luas, nyata dan bertanggung jawab sebagaimana dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 yang menggantikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah ialah membentuk sistem baru bagi pemerintahan di daerah. Pelaksanaan otonomi daerah didasarkan atas pertimbangan bahwa daerah lebih mengerti dan mengetahui kebutuhan masyarakat didaerahnya.

Otonomi daerah membuka peluang, tantangan dan kendala terutama kepada daerah Kabupaten dan Kota untuk lebih leluasa mengelola pembangunan didaerahnya masing-masing sesuai dengan aspirasi masyarakat. Otonomi juga memberi harapan bagi masyarakat untuk dapat menikmati pelayanan publik yang lebih baik dan terciptanya iklim demokrasi di daerah serta memunculkan harapan baru bagi masyarakat untuk memperoleh kebijakan – kebijakan daerah yang lebih mementingkan nasib mereka daripada hanya sekedar mengakomodasikan keinginan pemerintah pusat sebagaimana yang telah terjadi di masa yang lalu.

Kebijakan otonomi daerah dimaksudkan untuk semakin mendekatkan pemerintahan kepada masyarakatnya agar pelayanan yang diberikan menjadi semakin baik. Dengan semakin mendekatkan pemerintahan kepada masyarakat diharapkan pemerintah akan mampu memberikan pelayanan publik yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat dibanding bila diformulasikan secara sentralistis.

Otonomi daerah dengan berbagai harapan yang terdapat di dalamnya bukan lagi hanya merupakan suatu retorika belaka namun telah menjadi realita yang harus ditangani dengan semangat untuk semakin memajukan kehidupan masing-masing daerah dalam suatu ikatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Kebijakan otonomi daerah dengan harapan yang ada di dalamnya harus senantiasa disikapi dengan kerja keras agar semua harapan yang diinginkan oleh kebijakan otonomi daerah dapat segera terwujud yang membawa implikasi bahwa penyelenggaraan tugas daerah dalam rangka pelaksanaan desentralisasi dibiayai atas beban APBD, disisi lain pembiayaan pembangunan secara bertahap akan menjadi beban pemerintah daerah. Keadaan ini akan semakin memperkuat tekanan internal kepada keuangan daerah karena peranan sumbangan dan bantuan pusat dalam pembiayaan pembangunan daerah akan semakin kecil.

Transfer pemerintah pusat dalam pembiayaan pembangunan hanya akan diberikan untuk menunjang pengeluaran pemerintah, khususnya untuk belanja pegawai dan program-program pembangunan yang hendak dicapai. Pemerintah daerah tidak dapat melaksanakan fungsinya dengan efektif dan efisien tanpa biaya yang cukup untuk memberikan pelayanan dan Pembangunan. Salah satu masalah pokok dalam proses pembangunan adalah peningkatan pemupukan sumber-sumber pembiayaan dan untuk meningkatkan pembiayaan sumber-sumber pembangunan sangat tergantung pada kebijaksanaan pemerintah. Dalam kaitan dengan hal tersebut, maka dengan Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 tentang pokok-pokok pemerintah Daerah telah diberikan kewenangan untuk memungut sumber-sumber pendapatan daerah dan menggali sumber - sumber pendapatan yang baru.

Maka oleh sebab itu pemerintah daerah dituntut untuk memiliki kecakapan pengolahan keuangan baik dari segi tata usaha yakni penerimaan maupun pengeluaran. Untuk meningkatkan kemampuan dan peranan pemerintah dibidang keuangan dan ekonomi daerah maka telah ditempuh rangkaian kebijakan yang diarahkan untuk terciptanya kemandirian dan kemampuan daerah dalam mengelola potensi daerah yang ada. Karena pajak daerah selama ini merupakan sumber pendapatan daerah yang paling dominan, berdasarkan alur pikir teori keuangan daerah, penerimaan pajak pada umumnya digunakan untuk membiayai jasa layanan yang bersifat murni public (*public goods*), sedangkan penerimaan retribusi umumnya digunakan untuk membiayai jasa pelayanan yang bersifat semi public (*semi public goods*) dimana komponen manfaat bagi individunya lebih besar.

Dari masa ke masa keberadaan organisasi sektor publik semakin dibutuhkan oleh masyarakat. Sebagai sebuah organisasi yang berfungsi melayani dan menyediakan berbagai kebutuhan publik, eksistensinya sangat diharapkan untuk selalu berkembang. Oleh karena itu, dalam perkembangannya pun berbagai organisasi sektor publik harus selalu diawasi agar terhindar dari berbagai bentuk penyimpangan yang bisa merugikan masyarakat. Salah satu bentuk pengawasan yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan pengukuran terhadap kinerja sektor publik. Pengukuran kinerja merupakan proses mencatat dan mengukur pencapaian pelaksanaan kegiatan dalam arah pencapaian misi melalui hasil-hasil yang ditampilkan berupa produk jasa atau proses.

*Tangkilisan dan Nogi* (2003) mengungkapkan bahwa pengukuran kinerja adalah suatu alat manajemen untuk meningkatkan kualitas pengambilan keputusan dan akuntabilitas, sehingga dalam penerapannya akan membutuhkan artikulasi

yang jelas mengenai misi, tujuan, dan sasaran yang dapat diukur dan berhubungan dengan hasil program. Salah satu sektor publik yang memiliki peran vital bagi masyarakat adalah sektor transportasi yang berada di bawah naungan Dinas Perhubungan dan Pariwisata. Lembaga ini berfungsi mengatur dan mengawasi serta menyediakan sarana dan prasarana transportasi, termasuk di dalamnya perawatan dan perbaikan dari sarana yang sudah ada. Akan tetapi, hingga saat ini Dinas Perhubungan masih belum melaksanakan fungsinya secara optimal.

Ketidak optimalan ini dapat kita lihat pada fenomena di beberapa terminal dimana masih banyak penumpang yang memilih menunggu bis di luar terminal. Hal ini menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan dan Pariwisata dengan berbagai UPT terminalnya, belum mampu mengoptimalkan fasilitas yang ada di dalam terminal sehingga penumpang tidak bersedia menunggu bis di dalam terminal. Oleh karena itu, Dinas Perhubungan dan Pariwisata harus meningkatkan kinerja mereka agar penumpang mau tertib menunggu bis dalam terminal, ketertiban ini tentunya akan membantu kelancaran arus keluar masuknya bis.

Beberapa hal yang menjadi indikator kinerja dalam pengukuran ini antara lain:

1. Besarnya potensi/sasaran yang distandarkan/dianggarkan dan realisasi yang dinyatakan dalam rupiah ( Rp ).
2. Jumlah angkutan penumpang bus dan non bus yang masuk ke Terminal (unit).

Pengukuran kinerja sangat penting untuk menilai akuntabilitas organisasi dan manajer dalam menghasilkan pelayanan publik yang lebih baik *Ulum* (2004). Selain itu, pengukuran kinerja terhadap sektor publik juga dapat dijadikan

parameter untuk mengetahui seberapa efektif organisasi tersebut telah melayani masyarakat selama ini. Menurut *Mardiasmo* (2004) pengukuran kinerja sektor publik dilakukan untuk memenuhi tiga maksud. Pertama, membantu memperbaiki kinerja pemerintah. Kedua, ukuran kinerja sektor publik digunakan untuk pengalokasian sumber daya dan pembuatan keputusan. Ketiga, mewujudkan pertanggungjawaban publik dan memperbaiki komunikasi kelembagaan. Dengan adanya pengukuran kinerja tersebut, diharapkan pada masa mendatang berbagai unit konsumennya usahanya bisa menjadi lebih efektif dan efisien serta mampu memberikan pelayanan yang memuaskan kepada masyarakat dan diharapkan dapat memberikan pemahaman mengenai pengukuran kinerja manajemen, memberikan arah dalam mencapai target kinerja yang ditetapkan dan perbaikan yang harus dilakukan serta bisa menjadi parameter untuk menilai keberhasilan organisasi sektor publik dalam menjalankan tugasnya.

Berangkat dari berbagai pemahaman akan kondisi objektif dan realitas yang terjadi di lapangan, maka kami merasa perlu melakukan pengukuran terhadap kinerja Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Gowa yang penulis fokuskan pada UPT Terminal Gowa dengan menggunakan tingkat efisiensi dan potensi terminal sebagai parameternya. Kabupaten Gowa memiliki 6 terminal diantaranya Terminal Regional atau terminal Cappabungaya dan beberapa terminal pembantu yaitu Terminal Pallangga , Terminal Limbung , Terminal Tamalayang , Terminal Malino dan Terminal Malakaji.

Berdasarkan data Jumlah Penumpang Mobil Umum yang Tiba dan Berangkat di Terminal Regional Kabupaten Gowa (2002-2005) terlihat bahwa persentase jumlah penumpang tiap bulannya cenderung sama yakni berkisar 7-9 %. Kondisi ini memperlihatkan pergerakan penduduk tiap bulannya hampir sama

dan tidak di pengaruhi oleh factor penentu sehingga berfluktuasi. Hal ini berarti relative sama jumlahnya tiap tahun, meskipun jumlah penumpang tahun 2002 penurunan hingga 16,20 % dari tahun 2001 yang kemudian naik sebesar 26,21 %.

Keberadaan terminal di Kabupaten Gowa ini pun masih dinilai belum mampu menjalankan fungsinya secara optimal. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya penumpang yang enggan untuk menunggu bus di dalam terminal. Keadaan ini disebabkan ketidaknyamanan fasilitas di dalam terminal, seperti kondisi jalan yang rusak dan becek, ruang tunggu yang kurang nyaman, jumlah kios yang minim, serta fasilitas lainnya yang kurang memadai. Keadaan ini mengakibatkan hanya sedikit bus yang masuk ke dalam terminal yang pada akhirnya akan berdampak pada minimnya retribusi yang diterima oleh UPT terminal. Minimnya retribusi ini menyebabkan keterbatasan fasilitas yang dapat disediakan UPT terminal. Retribusi dan fasilitas di terminal merupakan satu pola hubungan melingkar. Retribusi akan meningkat apabila terdapat kenyamanan fasilitas, karena pada dasarnya retribusi yang diperoleh UPT sebagian dialokasikan untuk pembangunan serta pemeliharaan fasilitas yang mendukung terminal.

Sehubungan dengan itu peran retribusi khususnya retribusi terminal sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah yang sangat potensial memerlukan suatu sistem, paling tidak pemerintah daerah harus memiliki dedikasi dan partisipasi yang tinggi dengan sepenuh hati mengabdikan diri kepada misi dan tugas yang luhur dan mulia itu.

Mengingat perkembangan daerah yang demikian pesat dimana pertumbuhan penduduk, urbanisasi dan pertumbuhan ekonomi mengakibatkan

permintaan terhadap jasa-jasa khususnya jasa terminal dalam Kabupaten khususnya di Kabupaten Gowa diperkirakan akan terus meningkat sehingga retribusi terminal dikategorikan sebagai salah satu sumber pendapatan daerah yang cukup memberikan kontribusi bagi penerimaan daerah. Pada inti uraian penjelasan yang tertera diatas, penulis tertarik untuk menulis judul *"Potensi dan Efektivitas Terminal di Kabupaten Gowa"*.

## **B. Rumusan Masalah**

Salah satu sumber pendapatan Asli Daerah Kab.Gowa diperoleh dari retribusi terminal, akan tetapi kontribusi retribusi yang diharapkan pemerintah daerah tiap tahunnya kadang tidak sesuai dengan target yang ditetapkan. Untuk membahas permasalahan tersebut, penulis mencoba mengemukakan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

- Seberapa besar potensi dari retribusi kendaraan terhadap terminal di Kabupaten Gowa.
- Seberapa besar tingkat efektifitas penerimaan dari retribusi terminal di Kabupaten Gowa.

## **C. Tujuan Dan Kegunaan Penelitian**

### Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui tingkat efektifitas terminal di Kab.Gowa.
- b. Untuk mengetahui berapa besar kontribusi retribusi dan potensi retribusi terminal di Kab.Gowa.

## Kegunaan Penelitian

- a. Sebagai input bagi pemerintah daerah serta yang terlibat langsung agar mampu mengidentifikasi dan mengefektifkan retribusi terminal di Kab.Gowa
- b. Sebagai sumber pemikiran maupun alternatif referensi yang dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan dalam melakukan kajian lebih lanjut tentang efektifitas retribusi terminal di Kab.Gowa.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1. Penerimaan Pemerintah Daerah.

Berdasarkan Undang-Undang No.33 Tahun 2004 tentang perimbangan keuangan pusat dan daerah, pengertian Pendapatan Asli Daerah ( PAD) adalah penerimaan yang diperoleh dari sumber-sumber dalam wilayahnya sendiri yang dipungut berdasarkan perundangan-undangan yang berlaku.

Adapun sumber-sumber pendapatan untuk membiayai APBD terdiri atas :

1. Pendapatan Asli Daerah itu sendiri terbagi atas :

- Pajak Daerah
- Retribusi
- Hasil Perusahaan Daerah, pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan
- Dan Lain-lain pendapatan asli daerah yang sah.

2. Dana Perimbangan Keuangan Pusat dan Daerah

Dana Perimbangan adalah dana yang bersumber dari penerimaan APBN yang dialokasikan kepada daerah untuk membiayai kebutuhan daerah untuk membiayai kebutuhan akan daerahnya itu sendiri dalam rangka pelaksanaan desentralisasi.

- Bagi hasil (bagian daerah) dari pajak bumi dan Bangunan, bea peralihan Hak atas Tanah dan Bangunan, dan penerimaan dari sumber daya alam.

- Dana Alokasi Umum yaitu dana yang berasal dari APBN , yang dialokasikan dengan tujuan pemerataan kemampuan keuangan antar daerah untuk membiayai kebutuhan pengeluaran dalam rangka desentralisasi.
- Dana Alokasi Khusus yaitu dana yang berasal dari APBN, yang dialokasikan kepada daerah untuk membantu membiayai kebutuhan tertentu. Pengalokasian dana alokasi khusus ditentukan dengan memperhatikan tersedianya dana dalam APBN.

### 3. Pinjaman Daerah

Pinjaman Daerah yaitu semua transaksi yang mengakibatkan daerah menerima dari pihak lain sejumlah uang atau manfaat bernilai uang sehingga daerah tersebut dibebani kewajiban untuk membayar kembali.

### 4. Lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang sah.

Lain-lain penerimaan yang sah antara lain, hibah dana darurat dan penerimaan lain yang sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

## 2.2.Pengertian Transportasi

Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai, menuju ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan tersebut diakhiri. Jasa transportasi dikatakan sebagai *derived demand* atau permintaan yang dodevasi atau keturunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena keperluan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat, *Prof.Raharjo (2005)*.

Jaringan transportasi merupakan serangkaian simpul dan atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas, sehingga membentuk satu kesatuan yang

saling berhubungan dan berinteraksi dalam menyanggah suatu fungsi, untuk pencapaian terselenggaranya keperluan penyelenggaraan hal-hal yang berkaitan dengan pemindahan orang atau barang dari satu tempat ketempat yang lain. Perkembangan transportasi Kabupaten Gowa ini dirumuskan dimasa yang akan datang yang diharapkan akan lebih baik dan meningkat dari pada kondisi saat ini.

### 2.2.1. Fungsi Transportasi

Kesediaan jasa transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber ekonomi secara optimal, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin. Peningkatan perkapita dan pertumbuhan pembangunan adalah merupakan sasaran pembangunan, dengan fungsi transportasi terhadap perkembangan ekonomi dan pertumbuhan pembangunan sangat positif dan menentukan. Fungsi transportasi dikatakan sebagai "sektor penunjang pembangunan" dan sebagai "sektor pemberi jasa" *Prof. Raharjo (2005)*.

Fungsi transportasi jika ditinjau dari sudut ekonomi dapat dikatakan bahwa dalam tata kehidupan modern, masyarakat cenderung untuk melakukan spesialisasi. Transportasi juga dapat menaikkan nilai ekonomi atau nilai kegunaan suatu komoditi yang diciptakan dengan mengangkutnya dari suatu tempat atau daerah di mana barang tersebut mempunyai kegunaan yang lebih kecil ke tempat atau daerah di mana barang tersebut mempunyai kegunaan yang lebih besar (*place utility*). Transportasi juga akan menyebabkan terciptanya kesanggupan daripada barang untuk memenuhi kebutuhan

manusia dengan menyediakan barang yang bersangkutan yaitu tidak hanya di mana mereka dibutuhkan, tetapi juga pada waktu di mana barang atau mereka diperlukan (*time utility*). Jadi dengan transportasi dapat diusahakan agar barang-barang dapat dipindahkan secepatnya dan disampaikan ke tempat tujuan (konsumer) tepat pada waktunya, *Adisasmita* (1994).

Dari sudut ekonomi fungsi transportasi adalah :

1. Merangsang pertumbuhan ekonomi.
2. Melancarkan dan memudahkan distribusi bahan-bahan kebutuhan ke pasar-pasar yang berbeda.
3. Memudahkan usaha akumulasi.
4. Alat untuk menstabilkan harga.
5. Menunjang perluasan pasar.
6. Merangsang naiknya nilai tanah di sekitar alur transportasi yang tersedia.
7. Menunjang terciptanya spesialisasi.

Dalam prakteknya dewasa ini bahwa pemakai angkutan tidak hanya berkeinginan untuk dipenuhi kebutuhan pemindahannya, tetapi menghendaki pula ketepatan proses pengangkutannya. Sehingga transportasi dapat merupakan kegiatan produksi karena menciptakan yaitu kegunaan tempat dan waktu sebagaimana yang dikemukakan oleh *Michael R. Bonavia* dalam *The Economic of Transport* bahwa fungsi daripada transportasi adalah membawa komoditi barang dari tempat-tempat di mana marginal utilitinya relatif rendah ke tempat-tempat yang marginal utilitinya tinggi.

Selain itu fungsi transportasi yang lain, adalah sebagai sektor penunjang pembangunan (the promotion sector) dan pemberi jasa (the servicing sector) bagi perkembangan ekonomi, *Muchtaruddin* (1998). Sebab peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia saja, tetapi transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal, oleh karena itu jasa transportasi haruslah cukup tersedia secara merata dan terjangkau daya belinya masyarakat.

### **2.2.2. Tujuan Transportasi**

Sesuai dengan arti transportasi yang berasal dari kata *transportare*, di mana *trans* yang berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* yang berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari satu tempat ke tempat lainnya. Jadi tujuan transportasi yaitu untuk memberikan jasa guna untuk menolong barang dan orang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Maka dengan terlaksananya dari tujuan transportasi dapat memperlancar distribusi barang dari satu tempat ke tempat lainnya yang akan berdampak pada meningkatnya arus perdagangan antar wilayah.

### **2.2.3. Manfaat Transportasi**

Mengangkut atau memindahkan manusia dan barang-barang dari satu tempat ke tempat lain merupakan kegiatan yang sudah dilakukan sejak dahulu atau dapat dikatakan menyatu dengan peradaban manusia. Pengangkutan manusia dan barang secara mudah dari satu tempat ke tempat lain telah mendapat perhatian besar dalam kehidupan modern dan usaha penyempurnaan sistem transportasi secara terus menerus akan meningkatkan standar kehidupan.

Hubungan antara pembangunan ekonomi dengan jasa pengangkutan adalah sangat erat sekali dan saling tergantung antara satu dengan lainnya. Oleh karena itu untuk membangun suatu perekonomian sendiri perlu didukung dengan perbaikan dalam bidang transportasi / pengangkutan ini. Perbaikan dalam transportasi ini pada umumnya berarti akan dapat menghasilkan terciptanya penurunan ongkos pengiriman barang-barang, terdapatnya pengangkutan barang-barang dengan kecepatan yang lebih besar dan perbaikan dalam kualitas/sifat dari pada jasa-jasa pengangkutan tersebut.

Biaya pengangkutan merupakan salah satu biaya produksi (dalam arti luas). Oleh karena itu ongkos pengangkutan yang lebih murah akan dapat mengakibatkan ongkos produksi yang lebih rendah pula. Demikian pula sebaliknya, maka hal ini akan dapat berakibat :

1. Menambah daya kompetensi (daya saing) dari industri yang bersangkutan.
2. Menambah aksi radius (action radius) pasar, yaitu menambah jarak luasnya ataupun jauhnya pasar yang dapat dilayani.

Dengan tidak adanya pengangkutan atau dengan sangat tingginya ongkos angkutan, maka tiap negara atau daerah terpaksa menggahtungkan dirinya pada hasil-hasil produksi yang dihasilkan dari sumber-sumber alamnya sendiri. Akan tetapi dengan adanya pengangkutan atau dengan ongkos angkut yang relatif murah akan memungkinkan adanya spesialisasi antara daerah/negara (*teritorial division of labour*), disamping *occupational* dan *technical division of labour*.

Transportasi bukanlah merupakan tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Oleh karenanya manfaat transportasi dapat pula dilihat dari berbagai segi

kehidupan masyarakat yang dikelompokkan dalam segi ekonomi, sosial, dan politik serta kewilayahan.

Manfaat transportasi dilihat dari segi kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan hidup manusia dengan menciptakan manfaat. Sementara transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis orang maupun barang. Dengan transportasi, bahan baku dibawa menuju tempat produksi dan hasil produksi dibawa ke pasar.

Manfaat transportasi jika dilihat dari segi ekonomi, sebagaimana yang dikemukakan oleh *Asri* (2004) adalah sebagai berikut :

- Akan memperluas daerah pemasaran.
- Supply barang-barang dalam pasar yang berbeda tempat dapat diseimbangkan sesuai dengan keadaan permintaan.
- Jika daerah pemasaran bertambah luas dan persaingan diantara penjual meningkat pula maka terdapat kecenderungan bahwa harga barang dapat dipertahankan pada tingkat yang layak (*reasonable price*).
- Spesialisasi akan mendorong kecenderungan kegiatan produksi terkonsentrasi pada sumber bahan mentah (*raw material oriented*) atau memilih lokasi mendekati pasar (*market oriented*) sehingga terdapat kesempatan untuk memproduksi dalam jumlah yang besar.

Manfaat transportasi dilihat dari segi sosial, sangat membantu dalam menyediakan berbagai kemudahan antara lain :

- a. Kegiatan perjalanan penumpang, pertukaran barang-barang cetakan dan kebudayaan yang selanjutnya dapat menunjang peningkatan pembangunan intelektual, karena pemikiran-pemikiran dan pengalaman-pengalaman dari daerah tertentu dapat ditransfer ke daerah-daerah lain.
- b. Pendidikan dan pengajaran dapat pula dikembangkan dengan cara pertukaran pengetahuan di antara negara-negara.
- c. Di daerah yang jarang penduduknya atau suatu daerah yang mengalami bencana alam atau wabah penyakit dapat diberikan bantuan bahan makanan, obat-obatan, tenaga dokter, dan sebagainya tanpa banyak mengalami hambatan.
- d. Penduduk menjadi tidak terlalu terikat lagi pada daerah tempat tinggalnya atau keluarganya, mereka dapat mencari pekerjaan di luar daerahnya.
- e. Kegiatan rekreasi dapat mempererat hubungan antara penduduk di daerah yang satu dengan yang lainnya.

Manfaat politis transportasi yang dapat berlaku secara umum antara lain adalah :

1. Kesatuan Nasional menjadi semakin kuat jika isolasi daerah-daerah terpencil dapat diatasi. Hubungan pemerintah dengan rakyat dan penyaluran informasi dalam bentuk tulisan dapat dilaksanakan dengan lancar sehingga karakter nasional dapat terwujud dengan kokoh.
2. Pelayanan pemerintah kepada masyarakat dapat diperluas secara seragam ke seuruh penjuru tanah air. Pelayanan-pelayanan tersebut meliputi tertib hukum, penegakan hukum, kesehatan, pendidikan dan lain-lain.



3. Pertahanan dan keamanan nasional terhadap agresi dari luar ataupun dari dalam ditentukan pula oleh sistem transportasi yang efektif dan mampu menunjang mobilitas sumberdaya nasional dan faktor-faktor dominan lainnya pada waktu diperlukan dan mampu memindahkan kekuatan militer.

Dalam memahami manfaat transportasi dilihat dari aspek kewilayahan, untuk memahaminya bahwa transportasi dan guna lahan adalah tidak dapat dipisahkan. Kegiatan transportasi yang terjadi menjadi lalu lintas pada hakekatnya adalah kegiatan menghubungkan dua lokasi guna lahan yang mungkin berbeda, tetapi mungkin pula sama. Mengangkut orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain berarti memindahkannya dari suatu guna lahan ke guna lahan yang lain, berarti mengubah nilai ekonomi yang bersangkutan paut dengan kebutuhan hidup manusia dengan cara mengubah letak geografis barang atau orang. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa salah satu tujuan penting dari perencanaan tata guna lahan atau sistem transportasi, adalah menuju pada keseimbangan yang efisien antara potensi guna lahan dengan kemampuan transportasi.

### 2.3. Definisi Retribusi

*R. Soedargo* (1980) menyebutkan bahwa : Retribusi adalah suatu pungutan sebagai pembayaran untuk jasa-jasa yang oleh Negara secara langsung diberikan kepada yang berkepentingan. Sedangkan menurut *Bohari* (1984) Menyebutkan bahwa retribusi ialah pembayaran-pembayaran kepada Negara yang dilakukan oleh mereka-mereka yang menggunakan jasa-jasa Negara

Retribusi daerah adalah penerimaan yang diperoleh dari rumah swasta berdasarkan norma-norma umum yang ditetapkan, berhubungan dengan prestasi yang diselenggarakan dengan dan untuk kepentingan masyarakat secara khusus yang

dilaksanakan sendiri oleh penguasa publik. Selanjutnya *S. Prawirohadjono* (1984) merupakan pungutan daerah sebagai pembayaran pemakaian atau karena memperoleh jasa pekerjaan, usaha atau milik daerah baik langsung maupun tidak langsung.

Retribusi adalah pungutan yang dilakukan sehubungan dengan suatu jasa atau fasilitas tertentu yang diberikan oleh pemerintah secara langsung dan nyata kepada pihak-pihak yang melakukan pembayaran. Pungutan daerah sebagai pembayaran pemakaian atau karena memperoleh jasa pelayanan, usaha milik daerah untuk kepentingan umum atau karena yang diberikan oleh daerah baik langsung maupun tidak langsung.

Sebagaimana telah diungkapkan sebelumnya, diketahui bahwa beberapa atau sebahagian besar PEMDA sebelum otonomi daerah belum mengoptimalkan penerimaan dan retribusi karena masih mendapat dana dari pemerintah pusat. Sebagai upaya untuk meningkatkan PAD, maka pengelolaan retribusi masih perlu dikaji untuk menentukan besarnya potensi yang riil (wajar), tingkat efektifitas dan efisiensi pemungutan retribusi terminal, supaya tidak justru sebaliknya, yaitu membebani anggaran daerah. Pemerintahan daerah sangat bergantung dari Pemerintah Pusat, dalam garis besarnya, penerimaan daerah (termasuk Pajak yang diserahkan) hanya menutup seperlima dari pengeluaran pemerintah daerah. Meskipun banyak pula Negara lain dengan keadaan yang sama atau lebih buruk lagi, Pemerintah Daerah tidak harus berdiri sendiri dari segi keuangan agar dapat memiliki tingkat otonomi yang berarti, yang penting adalah "wewenang di tepi" artinya memiliki penerimaan daerah sendiri yang cukup sehingga dapat mengadakan perubahan disana sini apa ada tingkat jasa layanan yang disediakan. Untuk itu mungkin sudah memadai jika 20% dari pengeluaran berasal dari sumber-sumber daerah. Pertimbangan lain dalam meningkatkannya retribusi yaitu peran masyarakat (*public*) dalam politik. Masyarakat

tidak senang terhadap perubahan dan hanya akan toleransi terhadap pembayaran retribusi, bukan semata-mata sebagai sumber utama pendapatan daerah.

Retribusi daerah yaitu pungutan daerah sebagai pembayaran memakai atau karena memperoleh jasa pelayanan langsung usaha milik daerah untuk kepentingan umum atau karena diberikan oleh daerah baik langsung ataupun tidak langsung. Sementara didalam undang-undang No.18 tahun 1997 pasal 1 ayat 24 disebutkan bahwa retribusi daerah adalah pungutan sebagai pembayaran pemakaian atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi/ badan.

Sementara itu didalam undang-undang Nomor 34 tahun 2000 yang menyempurnakan undang-undang no.18 tahun 1997 Pasal 1 nomor 26 tentang pajak daerah dan retribusi daerah. menyebutkan bahwa retribusi daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan pribadi atau badan.

Dari definisi diatas maka dapat disimpulkan bahwa ciri-ciri retribusi sebagai berikut :

1. Adanya jasa yang diberikan oleh Negara yang langsung dan dapat ditunjuk.
2. Pelaksanaannya bersifat ekonomis, yaitu agar penggunaan jasa Negara dibatasi.
3. Adanya balas jasa (Kontraprestasi) dirumah tangga swasta (rakyat).
4. Segala jasa Negara yang diberikan oleh Negara sesuai dengan tugas khususnya sebagai penguasa public.

Retribusi merupakan iuran kepada pemerintah yang dapat dipaksakan dan jasa balik secara langsung dapat ditunjuk. Paksaan disini bersifat ekonomis karena siapa

saja yang tidak merasakan jasa balik dari pemerintah maka dia tidak akan dikenakan iuran tersebut.

Oleh karena itu pembayaran atas penggunaan barang atau jasa kurang lebih atau yang disediakan untuk umum oleh pemerintah, maka penarikannya biasanya dilakukan ditempat pemakaian itu, tetapi boleh juga ditagihkan kepada badan atau orang pribadi atas dasar pembayaran dengan penggunaan terbatas (dijatahkan) atau pembayaran yang menggunakan periode waktu yang disepakati. Retribusi Terminal, dapat dibayarkan berkala langsung ke kantor Dinas pendapatan Daerah (DISPENDA) atau ke kantor DLLAJ.

Hal diatas sejalan dengan uraian oleh *McQueen* (1998) tentang permasalahan dan kebijaksanaan pelayanan oleh PEMDA. Dikatakan pula bahwa persaingan retribusi antar pemerintah daerah tidak akan menjadi pertimbangan utama dalam menentukan tariff, yang penting yaitu bila ada pemda berdekatan mengadakan atau menyediakan barang atau jasa yang sama, maka saling tukar informasi menjadi penting untuk mengurangi resiko kerugian.

Lebih lanjut menjelaskan bahwa retribusi adalah semua bayaran yang dilakukan bagi perorangan dalam menggunakan layanan yang mendatangkan keuntungan langsung dari layanan itu. Lebih lanjut dikatakan bahwa retribusi lebih tepat dikatakan pajak konsumsi daripada biaya layanan, bahwa retribusi hanya menutupi biaya operasi saja, tanggapan menekankan dan memperjelas kenyataan bahwa masyarakat memandang retribusi sebagai bagian dari program bukan sebagai salah satu sumber pendapatan daerah dan bersedia membayar hanya apabila pelayanan itu dioptimalkan.

Berdasarkan hal tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa bagian yang mudah dalam menyusun retribusi yakni menghitung dan menetapkan tarif. Bagian tersulitnya adalah meyakinkan masyarakat (*public*) tanpa diluar kesadaran mereka tarif tetap harus diberlakukan. Berdasarkan uraian tersebut diatas maka dapat dilihat sifat-sifat retribusi menurut *Haritz* (1995) adalah Pelaksanaan bersifat ekonomis, Ada imbalan langsung kepada pembayaran, lurannya memenuhi persyaratan, persyaratan formal dan material tetapi tetap ada alternatif untuk membayar,Retribusi merupakan pungutan yang umunya budgedtairnya tidak menonjol dan dalam hal tertentu , retribusi daerah digunakan untuk suatu tujuan tertentu, tetapi dalam banyak hal tidak lebih dari pengembalian biaya yang telah dibukukan oleh pemerintah daerah untuk pemenuhan kebutuhan atau permintaan masyarakat, retribusi mungkin lebih didasarkan pada *Recovering* daripada *Fullcost* dari suatu pelayanan , yaitu atas dasar mencari keuntungan. Salah satu dari tiga kasus yang diuraikan untuk mencari keuntungan diluar para pemakai bus melalui jawatan transportasi, lahan-lahan pada stasiun bis, dan lain-lain mungkin sebagian besar merupakan penghukuman golongan miskin dan pada bagian akhir, menyimpulkan bahwa penerimaan retribusi mungkin jatuh dibawah tingkat yang dibutuhkan untuk mengoperasikan pelayanan secara efektif, karena keengganan politik untuk meningkatkan tarif atau mengenakan sanksi. *Suparmoko* (1992) menguraikan bahwa kemampuan untuk membayar pajak dan retribusi dapat diketahui dengan melihat besarnya pendapatan baik yang berasal dari tenaga kerja maupun yang berasal dari kekayaan dan besarnya pengeluaran si wajib pajak serta pengeluaran konsumsi esensial.

*Musgrave* (1993), mengemukakan hal yang sama dengan diatas tentang prinsip dalam pengenaan pajak dan retribusi yang harus dipenuhi antara lain prinsip kemampuan untuk membayar (*ability - to-pay -Principle*) yakni orang-orang yang

mempunyai kemampuan yang sama harus membayar pajak dalam jumlah yang sama. Sementara orang yang mempunyai kemampuan lebih besar harus membayar lebih besar. Wajib pajak yang memiliki kemampuan membayar sama dikenai pajak yang sama bebannya (*horizontal equity*), dan wajib pajak yang kemampuannya berbeda dikenai pajak yang berbeda pula bebannya (*vertical equity*).

#### 2.4. Terminal

Terminal itu sendiri terdiri atas terminal penumpang dan terminal barang. Terminal Penumpang merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Sedangkan Terminal Barang merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang.

Terminal penumpang dikelompokkan atas :

- Terminal Penumpang type A yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota , antar provinsi atau angkutan lintas batas Negara, angkutan antar kota dan provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- Terminal penumpang type B yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dala provinsi, angkutan kota dan atau pedesaan.
- Terminal penumpang type C yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

## 2.5. Potensi Penerimaan Retribusi

Dalam konteks penghimpunan sumber pendapatan daerah, biaya, sarana, tenaga dan cara yang digunakan merupakan masukan, sedangkan penerimaan daerah akan menjadi ukuran daripada keluaran.

Yang dimaksud dengan Potensi adalah: Daya, kekuatan.atau kesanggupan untuk menghasilkan penerimaan daerah, atau kemampuan yang pantas diterima dalam keadaan seratus persen, *Kesit B.P* ( 2003) Potensi berdasarkan dapat diukur melalui dua pendekatan yakni:

1. Berdasarkan fungsi penerimaan
2. Berdasarkan atas Indikator Sosial ekonomi.

## 2.6. Efektivitas Retribusi

Penelitian tentang perhitungan potensi pajak dan retribusi yang dilakukan oleh *Mardiasmo dan Makhfatih* (2000) menguraikan beberapa model untuk menghitung efektivitas, efisiensi, dan trend analysis. Selanjutnya diuraikan bahwa Efisiensi diuraikan sebagai alat untuk mengukur bagian dari retribusi yang digunakan untuk menutup biaya pemungutan efektivitas yaitu mengukur hubungan antara hasil pungut (nilai realisasi) retribusi dengan potensi retribusi (target), retribusi yang bersangkutan. Kata efektif berarti terjadinya suatu efek atau impact yang dikehendaki dalam suatu perbuatan. Kata efektif berarti berhasil, tepat, manjur, secara spesifik bahwa efektivitas berarti penyelesaian pekerjaan tepat pada waktu yang telah ditentukan atau ditetapkan, kegiatan dianggap sangat efektif apabila target tercapai sesuai dengan konsep sasaran awal target. Kemudian kurang efektifnya diyakini apabila target yang

telah ditetapkan, tidak sesuai dengan (jauh dibawah kurang) harapan akan target yang telah ditetapkan.

Efektivitas merupakan alat untuk mengukur kinerja manajemen untuk meningkatkan kualitas pengambilan keputusan dan akuntabilitas, sehingga dalam penerapannya akan membutuhkan artikulasi yang jelas mengenai misi, tujuan, dan sasaran yang dapat diukur dan berhubungan dengan hasil program menjadikan Kabupaten Gowa menjadi Metro Mamminasata.

## 2.7. Study Empiris Sebelumnya

- *A. Ihsan Triputrajaya (2006)* dalam penelitiannya membuktikan bahwa :
  - a. Peningkatan realisasi retribusi terminal yang dicapai cukup optimal sebagaimana diketahui dari perhitungan efektivitas yang tergolong efektif yaitu Dari Perhitungan diatas menunjukkan bahwa penerimaan retribusi terminal dari tahun ke tahun Efektif, kecuali tahun 2000 dimana target tidak tercapai sama sekali.
  - b. Perhitungan Potensi retribusi terminal dari tahun 2004 yakni diperkirakan sebesar Rp.160.026.000 dan di tahun yang sama realisasi penerimaan retribusi terminal Kab.Pangkep hanya mampu mencapai Rp146.018.600 dan pada tahun 2005 potensi penerimaan retribusi terminal itu mencapai Rp.155.730.000 sedangkan penerimaan dari retribusi terminal Kab.Pangkep tersebut mencapai Rp. 149.249.500



## 2.8. Hipotesis

Berdasarkan pada masalah pokok yang dihadapi, maka dapat dibangun satu yang berfungsi sebagai gerak acuan penelitian dan pengumpulan data. Oleh karena itu penulis merumuskan hipotesis sebagai berikut :

- Diduga bahwa retribusi terminal mempunyai potensi terhadap penentuan target penerimaan pendapatan asli daerah kabupaten Gowa.
- Diduga bahwa realisasi retribusi terminal di kabupaten Gowa memiliki kecenderungan yang efektif terhadap pendapatan asli daerah kabupaten Gowa.

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### 3.1 Kerangka Konseptual

Daerah dalam rangka mendorong perkembangan otonomi daerah yang nyata, dinamis, dan serasi dan bertanggung jawab, maka pembiayaan pemerintah daerah yang bersumber dari pendapatan asli daerah haruslah dapat dikelola lebih efisien dan efektif sejalan dengan tuntutan pembangunan.

Pembangunan daerah yang berkembang pesat memerlukan biaya-biaya yang makin besar yang tidak dapat sepenuhnya dibiayai dari subsidi pemerintah pusat oleh karena itu pendayagunaan potensi daerah oleh pemerintah daerah Kabupaten Gowa dituntut berperan serta dalam menjalankan roda pembangunan yang sekaligus sebagai sumber pendapatan yang berhasil guna. Salah satunya yakni didalam beberapa tahun terakhir, adanya beberapa penelitian-penelitian yang melakukan analisis tentang efektivitas pemungutan retribusi terminal. Upaya tersebut dimaksudkan guna membantu pemerintah daerah dalam menentukan kebijaksanaan dalam mengelola retribusi atau pajak daerah masing-masing.

Berdasarkan karakteristik realitas atau kondisi obyektif di lapangan dapat ditarik asumsi, bahwa realisasi dan jumlah kendaraan mengandung hubungan positif, yang berarti bila jumlah kendaraan meningkat maka realisasi juga meningkat atau dapat pula dikatakan jika penawaran jasa transportasi lebih kecil dibandingkan permintaan jasa transportasi, maka akan terjadi kemacetan arus barang yang dapat menimbulkan guncangan pada harga barang dan sebaliknya, hal ini dapat mendorong timbulnya persaingan tidak sehat diantara pengusaha angkutan (Prof. Raharjo,

2005). Komponen (variabel) biaya pungut yang ditetapkan secara pasti dalam peraturan daerah hanya berupa upah pungut (komisi).

### 3.2. KERANGKA PIKIR



### 3.3. Tempat Penelitian

Dalam rangka penulisan skripsi ini, penulis mengadakan penelitian pada Dinas Pendapatan Daerah (DISPENDA), Dinas Perhubungan Kab. Gowa.

### 3.4. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan Data berkaitan dengan penelitian ini dikumpul dengan cara :

➤ Penelitian kepustakaan (Library Research)

Yaitu suatu bentuk penelitian yang menggunakan sarana kepustakaan dengan menelaah bahasan teoritis dari berbagai literature, referensi bahan-bahan kuliah, buku-buku, bulletin, artikel-artikel dan hasil penelitian yang ada berhubungan dengan penulisan skripsi ini.

➤ Penelitian lapangan (Field research)

Yaitu suatu penelitian yang dilakukan langsung ke lapangan dalam hal ini kepada instansi serta aparat pemerintah yang mempunyai kaitan langsung dengan permasalahan yang akan dibahas.

### 3.5. Jenis dan Sumber Data

#### 3.5.1. Jenis Data

a. Data Kualitatif

Data ini merupakan data yang diperoleh baik lisan maupun tulisan yang berhubungan dengan penulisan

b. Data Kuantitatif

Data ini merupakan data yang berupa data time series tentang perkembangan penerimaan retribusi secara umum, Retribusi Terminal Regional, selama periode 2002- 2007 dan data-data lain yang mendukung Penulisan.

### 3.5.2. Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penulisan ini adalah data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari instansi-instansi terkait berupa data statistic maupun berupa data/bahan informasi tertulis lainnya, seperti dokumen serta literature lainnya.

Adapun sumber data diperoleh dari :

- Dinas Perhubungan Kab.Gowa
- BPS Kab.Gowa

### 3.6. Metode Analisis

#### 3.6.1. Analisis Potensi

Alat analisis yang digunakan untuk menghitung potensi penerimaan Retribusi Terminal dengan menggunakan formula *Simanjuntak* (2000) sebagai berikut :

$$PRT = (\sum Km \times \sum RK \times 358)$$

Dimana :

PRT = Potensi Retribusi Terminal

RK = Retribusi yang dikenakan

Km = Kendaraan Yang Masuk perhari

358 = Hari Efektif Pemungutan Retribusi Terminal

#### 3.6.2. Analisis Efektivitas

Analisis ini untuk mengukur hubungan antara realisasi penerimaan retribusi terminal terhadap Target retribusi terminal . Untuk penelitian ini analisis efektivitas digunakan formulasi sebagai berikut *Budianto* (2002).

### Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal

$$\text{Efektivitas} = \frac{\text{Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal}}{\text{Target Retribusi Terminal}} \times 100\%$$

Pengukuran efektivitas ini mempunyai indikator :

> 90 % : dikategorikan tidak efektif

91 % - 95 % : dikategorikan cukup efektif

96% ke atas : dikategorikan efektif

### 3.7. Batasan Variabel

➤ Efektifitas yaitu mengukur hubungan antara hasil pungut (nilai realisasi) retribusi dengan potensi retribusi (target) indikator efektifnya penerimaan retribusi terminal terhadap Target retribusi terminal antara lain :

> 90 % : dikategorikan tidak efektif

91 % - 95 % : dikategorikan cukup efektif

96% ke atas : dikategorikan efektif

- Potensi retribusi adalah salah satu alat untuk mengukur atau memprediksi tingkat pertumbuhan periode yang akan mendatang.
- Retribusi daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/ atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.

- Penerimaan Retribusi terminal ialah realisasi mulai dari tahun 2000-2005 (Rp)Hari Efektif Pemungutan Retribusi Terminal sebanyak 358 Hari kerja (Perda No.17 Thn.1998).

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

#### 4.1. Gambaran Umum Kabupaten Gowa



Kabupaten Gowa dengan ibukota Sungguminasa adalah salah satu Kabupaten di Propinsi Sulawesi Selatan yang terletak di bagian selatan pulau Sulawesi. Secara administrasi Kabupaten Gowa mencakup wilayah seluas 1.883,33 km<sup>2</sup> atau sekitar 3,01% dari luas wilayah propinsi Sulawesi Selatan. Secara geografis letak dan posisi strategis karena berbatasan langsung dengan Kota Makassar sebagai Ibukota Propinsi Sulawesi Selatan dan sekaligus merupakan bagian wilayah pengembangan Kawasan Metropolitan Mimminasata.

Secara astronomi wilayah Kabupaten Gowa terletak pada titik kordinasi antara 12<sup>o</sup> 38.16' Bujur Timur dari Jakarta dan 5<sup>o</sup> 33.6' Bujur Timur dari kutip utara.



Sedangkan letak wilayah administrasinya antara  $12^{\circ} 33.19'$  hingga  $13^{\circ} 15. 17'$  Bujur Timur dan  $5^{\circ} 5'$  hingga  $5^{\circ} 34.7'$  Lintang Selatan, dengan batas wilayah sebagai berikut :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kota Makassar, Kabupaten Maros dan Kabupaten Bone.
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kota Makassar dan Kabupaten Takalar.
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Takalar dan Kabupaten Jeneponto.
- Sebelah Timur Berbatasan dengan Kabupaten Sinjai, Kabupaten Bulukumba dan Kabupaten Bantaeng.

Secara administrasi Kabupaten Gowa terbagi menjadi 16 Kecamatan tahun 2005 dan terjadi pemekaran maka wilayah Kecamatan sehingga menjadi 18 Kecamatan 2006 dengan jumlah desa/kelurahan sebanyak 167 desa/kelurahan atau mengalami penambahan sebanyak 13 desa yang definitif. Gambaran mengenai jumlah desa dan luas wilayah setiap Kecamatan selengkapnya di presentasikan dalam tabel 4.1. Data yang disajikan dalam table 4.1 menunjukkan bahwa sebanyak 3 (tiga) Kecamatan yang memiliki preestase luas wilayah diatas 10 persen, yaitu Kecamatan Tombolo Pao (13,37 persen), Kecamatan Parangloe (11,75 persen), dan Kecamatan Biringbulu (11,62 persen). Sedangkan Kecamatan dengan luas wilayah terkecil dengan jumlah persentase kurang dari 2 persen juga sebanyak lima (5) wilayah Kecamatan termasuk Kecamatan Sombaopu sebagai wilayah ibukota Kabupaten.

Table 4.1. Jumlah Desa dan Kecamatan di Kabupaten Gowa tahun 2006

No	Kecamatan	Luas (Km <sup>2</sup> )	Persentase (%)	Banyaknya Desa/ Kelurahan	Jumlah penduduk (Jiwa)
1	Bontonompo	30.39	1.61	14	37.986
2	Bontonompo Sel	29.24	1.55	9	26.729
3	Bajeng	60.09	3.19	14	55.900
4	Bajeng Barat	19.04	1.01	7	21.385
5	Pallangga	48.24	2.56	16	82.687
6	Barombong	20.67	1.01	7	30.140
7	Sombaopu	28.09	1.49	14	94.102
8	Bontomarannu	52.63	2.79	9	28.187
9	Pattalassang	84.98	4.51	8	18.511
10	Parangloe	221.26	11.75	7	16.416
11	Manuju	91.9	4.88	7	13.978
12	Tinggimoncong	142.87	7.59	7	21.238
13	Tombolo Pao	251.82	13.37	9	26.540
14	Parigi	132.78	7.05	5	12.995
15	Bungaya	175.53	9.32	7	18.234
16	Bontolempangan	142.46	7.56	8	16.050
17	Tompobulu	132.54	7.04	8	30.935
18	Biringbulu	218.84	11.62	11	34.055
Jumlah Total		1883.33		167	586.069
2005		1 883,33	100,00	134	575.295
2004		1 883,33	100,00	133	

Sumber : BPS Kab. Gowa tahun 2007

Berdasarkan data statistik Kabupaten Gowa dalam angka tahun 2007 dari 167 desa/kelurahan terdapat desa yang berstatus swakarya sebanyak 55, swasembada sebanyak 78 desa dan belum diklasifikasikan sebanyak 34 desa. Sedangkan untuk desa yang berstatus swadaya artinya bahwa desa-desa di Kabupaten Cowa cukup baik dalam menunjang pembangunan wilayah Kabupaten.

Kabupaten Gowa menjadi salah satu target pemerintah Makassar dalam pengembangannya menjadi Mamminasata dalam kategori Rencana Tata Ruang Perkotaan Metropolitan, yaitu pengaturan diarahkan bagi keserasiaan administratif maupun fungsional, dan sifat rencananya menyangkut hal-hal yang strategis dalam wilayah "urban". Fungsi rencana RT RW Mamminasata adalah menciptakan keserasian pembangunan antar Kota Makassar, Maros, Sungguminasa dan Takalar. Dengan demikian diharapkan RT RW Mamminasata adalah sebagai wahana yang kondusif bagi terselenggaranya sistem interkoneksi sosial, ekonomi, fisik dan tataan pemberdayaan SDM, pemanfaatan SDB, Eksploitasi dan pelestarian SDA yang orientasi lokal, regional, nasional dan internasional.

Guna mewujudkan konsepsi pengembangan kawasan terpadu Mamminasata yang akan dilakukan adalah pengembangan sistem transportasi. Transportasi pengembangan sistem transportasi diarahkan untuk meningkatkan aksesibilitas penduduk, pelaku pembangunan dan pelaku ekonomi terhadap pusat-pusat pelayanan dan pemasaran, baik yang berada didalam maupun yang berada diluar wilayah Mamminasata, yang dilakukan dengan pengembangan prasarana dan sarana transportasi darat, laut dan udara.

a. Transportasi Darat

- Sistem transportasi darat ditingkatkan dengan pembangunan jalur "Outer Ring Road" yang menghubungkan internal wilayah Mamminasata jaringan jalan didalam dan keluar wilayah Mamminasata.
- Membangun dan memfungsikan terminal regional bagian utara dan selatan wilayah Mamminasata.
- Memfungsikan sistem transportasi sungai dan membangun prasarana dan sarananya.

b. Transportasi Laut

- Meningkatkan fasilitas Pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan samudra/internasional untuk mendukung berkembangnya fungsi pusat-pusat pelayanan di wilayah Mamminasata.
- Meningkatkan fasilitas TPI Takalar (Galesong Selatan) sebagai TPI Pelayanan Mamminasata.

c. Transportasi Udara

Meningkatkan fasilitas Bandar Udara Hassanuddin agar mampu berfungsi sebagai bandara internasional, sehingga memperlancar aktivitas perdagangan (ekspor-impor) dan pariwisata di wilayah Mamminasata.

Sistem jaringan yang dibutuhkan dalam rangka terjalinnya interkoneksi agar daerah dalam tataan kawasan Mamminasata, maka arahan pembangunan sector lintas daerah adalah sebagai berikut:

#### ➤ Jalur Jalan Arteri

Transportasi darat antar wilayah yang mempunyai karakteristik cepat dan kendaraan-kendaraan besar seperti bus dan truk memerlukan jalan arteri yang sebaliknya dihindari bercampurnya dengan kendaraan dalam kota yang tidak terlalu cepat dan sebagian besar ukuran kendaraannya sedang dan kecil. Secara makro Metro Mamminasata memerlukan jalur arteri lingkaran wilayah dan jalur radial wilayah.

#### ➤ Transportasi Sungai

Volume lalu lintas darat yang semakin besar menyebabkan kinerja jalan raya semakin kecil. Kondisi ini perlu diantisipasi dengan pengembangan transportasi sungai Tello yang melintasi Kota Makassar, Kabupaten Maros dan Kabupaten Gowa. Pengembangan lalu lintas sungai ini diharapkan mempunyai dampak keuntungan ganda, yakni: pengurangan beban jalan raya, peningkatan nilai ruang sepanjang sungai, peningkatan keindahan sepanjang sungai, berkembangnya wisata sungai serta menambah lapangan kerja baru.

#### ➤ Pengembangan Pariwisata Terpadu Lintas Daerah

Pengembangan beberapa paket wisata lintas daerah seperti wisata sejarah, wisata bahari, wisata sungai, wisata alam di wilayah Mamminasata diharapkan dapat menarik wisatawan lebih banyak.

#### 4.1.1. Sistem Transportasi Kabupaten Gowa

Sistem transportasi di Kabupaten Gowa yang hanya mencakup moda transportasi angkutan jalan raya. Namun demikian, integrasi antara moda lainnya seperti moda transportasi laut dan transportasi udara dapat terkoneksi dengan adanya

transportasi lintas jaringan transportasi darat antar Kabupaten, terlebih setelah adanya rencana pengembangan kawasan metropolis Mamminasata. Eksistensi dari pengembangan kawasan metropolis tersebut, Kabupaten Gowa juga menjadi wilayah yang akan dilayani jenis angkutan rel kereta api untuk angkutan penumpang. Jaringan rel kereta api untuk pelayanan angkutan barang, Kabupaten Gowa memiliki potensi yang dilayani oleh sistem jaringan tersebut yang menghubungkan Makassar-Bulukumba.

Secara umum sistem transportasi di Kabupaten Gowa terpusat di kota Sungguminasa. Orentasi pelayanan angkutan telah didistribusikan melalui trayek angkutan yang telah ditetapkan, sehingga pergerakan penumpang dan barang di seluruh wilayah Kabupaten Gowa dapat dikatakan memadai. Selain itu, terdapat beberapa wilayah Kecamatan sebagai simpul-simpul pergerakan angkutan penumpang. Sedangkan untuk angkutan barang, telah dilengkapi 2 (dua) unit jembatan timbang yang terletak di Kecamatan Sombaopu (arah Sungguminasa-Sinjai) dan Kecamatan Pallangga (arah Sungguminasa-Takalar).

#### **4.1.2. Kinerja Transportasi**

Indikator sarana sistrans adalah indikator kinerja transportasi yang dapat dibedakan antara dimensi jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Kedua dimensi ini dapat dijabarkan atas 14 indikator yaitu :

##### **> Selamat**

Tingkat keselamatan transportasi pada 2006 masih relatif rendah dibanding pada tahun 2005 dimana angka kecelakaan mengalami kenaikan yang sebelumnya mengalami penurunan sebesar 16,67%. Sebagai mana diketahui

bahwa faktor-faktor penyebab kecelakaan salah satunya adalah kapasitas angkutan yang berlebihan makanya perlu penataan sistem pengangkutan yang perlu disesuaikan dengan type kendaraan yang dioperasikan, terlebih Kabupaten Gowa yang termasuk kawasan Metro Mamminasata.

#### ➤ **Aksesibilitas**

Aksesibilitas berdasarkan panjang jalan yang menghubungkan wilayah di Kabupaten Gowa adalah kategori sedang terhadap luas wilayah layanan. Kapasitas jalan yang tersedia mencapai 1,31 Km<sup>2</sup> /jam laus wilayah. Angka mobilitas penduduk 2,40 Km/1000 orang yang berarti tingkat mobilitas penduduk terhadap ketersediaan panjang jalan adalah tinggi dan mendekati kategori sangat tinggi sesuai dengan SPM pelayanan jalan.

#### ➤ **Terpadu**

Pelayanan angkutan penumpang umum transportasi jalan di Kabupaten Gowa pada dasarnya sudah terpadu, dimana pelayanan angkutan melalui trayek yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan adalah berbasis terminal. Meskipun demikian, beberapa pelaku angkutan justru menaikkan dan menurunkan penumpang bukan di terminal, terutama di Kota Sungguminasa yang pada gilirannya menjadi penyebab kemacetan lalu lintas.

#### ➤ **Kapasitas Mencukupi**

Berdasarkan data penumpang di terminal Sungguminasa dari tahun ke tahun mengalami kenaikan dan mencapai 5,504,877 orang tahun 2005 atau 458,740 orang tiap bulannya atau 15.292 orang tiap hari. Angka ini masih lebih besar karena system pelayanan angkutan penumpang di Kabupaten Gowa

merupakan sistem pelayan angkutan kota, dimana penumpang yang melakukan perjalanan relatif dekat sehingga naik-turunnya penumpang dapat dilakukan dimana saja di sepanjang jalur lalu lintas angkutan penumpang.

#### ➤ **Teratur**

Keteraturan jadwal pemberangkatan angkutan didalam terminal tidak ada, dimana kendaraan bergerak meninggalkan terminal menuju daerah tujuan layanan jika muatan LF kendaraan >80%, didalam terminal terjadi antrian, begitu pula pada daerah-daerah titik pertemuan jalan dalam kota. Jenis moda yang dimiliki jadwal tetap, meskipun mengalami pengunduran jadwal hingga berjam-jam adalah bus damri. Kondisi ini memperlihatkan bahwa keteraturan pelayanan angkutan penumpang di Kabupaten Gowa adalah rendah dan bagi penduduk yang berada pada jalur lalu lintas angkutan penumpang dapat dikatakan cukup baik karena waktu tunggu kendaraan hanya beberapa menit untuk mendapatkan angkutan yang diinginkan, maka dapat dikatakan keteraturan kendaraan di Kabupaten Gowa relatif rendah. Kondisi ini dapat menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan kemacetan arus lalu lintas.

#### ➤ **Lancar dan Cepat**

Kelancaran arus lalu lintas masih relatif sangat baik. Hal ini disebabkan karena banyaknya kendaraan, terutama kendaraan penumpang sehingga proses pergerakan penumpang dan barang dapat dilakukan dengan cepat dan mudah. Dengan tingkat persaingan yang tinggi untuk mendapat muatan yang menyebabkan kelancaran pergerakan dapat dengan mudah. Disamping itu, jadwal pengoperasian angkutan penumpang masih beroperasi hingga pukul



12.00 malam, sehingga pilihan dalam melakukan perjalanan sangat mudah dan lancar, terutama di Kota Sungguminasa, disamping juga dilayani angkutan taksi yang beroperasi 24 jam.

#### ➤ **Mudah Dicapai**

Fasilitas informasi yang menunjukkan jadwal kedatangan dan keberangkatan angkutan umum yang beroperasi di terminal, masih jauh dari harapan. Pergantian kendaraan dari AKAP ke angkutan terusan di terminal relatif sudah sangat tinggi dan pelayanan kendaraan terusan ketempat tujuan sudah terkoneksi dengan pergantian angkutan lainnya, seperti becak dan ojek setiap simpul pelayan terdapat angkutan alternative tersebut yang berpangkalan menunggu penumpang. Disamping itu, keberadaan taxi didalam terminal dan banyaknya taxi yang beroperasi di Kabuten Gowa yang cukup banyak sangat membantu atau mempercepat pelayanan penumpang yang ingin beralih moda, terutama pergerakan tujuan Kota Makassar atau ke Bandar udara Hassanuddin di Mandai Maros.

#### ➤ **Tepat Waktu**

Jadwal kedatangan dan keberangkatan bus telah ditetapkan dalam satu *time table*, akan tetapi belum dapat dilaksanakan. Hal ini tidak terlepas dari kurangnya pengawasan dan tindakan hukum dari aparat penegak hukum, serta belum adanya sosialisasi peraturan perundangan.

#### ➤ **Nyaman**

Ketersediaan fasilitas bus AKAP kelas ekonomi tidak sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM), sehingga pelayanan yang dirasakan oleh

penumpang kurang nyaman, begitu pula dengan angkutan jenis pete-pete yang kesemuanya tidak memberikan pelayanan secara maksimal.

#### ➤ **Tarif Terjangkau**

Pendapatan perkapita Kabupaten Gowa BPS dalam angka 2007 adalah sebesar 2.480.421 dan pengeluaran pendapatan untuk transportasi jalan rata-rata nasional berkisar 0,6 juta sampai 1,1 juta, maka rasio pengeluaran dan pendapatan perkapita berada pada rentang 24,19% sampai 44,35%. nilai ini menunjukkan bahwa daya beli masyarakat masih relatif tinggi atau masih terjangkau dengan tarif yang di pedomani dari pemerintah.

#### ➤ **Tertib**

Tertib berlalulintas pada transportasi jalan masih memperlihatkan keadaan yang masih baik. Jumlah perjalanan yang ditandai dari banyaknya kendaraan yang melakukan perjalanan dan jumlah pelanggaran lalulintas.

#### ➤ **Aman**

Keamanan transportasi jalan pada dasarnya cukup aman namun demikian, masih terdapat tindakan kejahatan diatas angkutan terutama angkutan pete-pete, dimana maraknya pencurian dan penghipnotisan penumpang diatas angkutan.

#### ➤ **Polusi Rendah**

Tingkat polusi dalam peranan transportasi jalan relatif masing sangat rendah walaupun hampir seluruh kendaraan umum wajib uji, dan merupakan alat kontrol bagi setiap kendaraan yang polusinya berpotensi tinggi atau melebihi

ambang batas yang telah ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan yang ada.

#### ➤ Efisien

Efisiensi penggunaan sarana angkutan penumpang antar kota dalam wilayah Kabupaten Gowa pada dasarnya tidak efisien, meskipun secara umum dapat diperoleh *load factor* diatas ketentuan pemerintah, yakni 70% sementara untuk angkutan barang, tingkat penggunaan relatif tinggi.

### 4.2. Jaringan Layanan

Transportasi darat merupakan suatu sistem jaringan transportasi jalan yang sifatnya fleksibel dan pelayanannya bersifat *door to door* serta memiliki daya jangkauan yang tinggi moda ini digunakan untuk jarak pendek, sedang, dan jauh sebagai mata rantai awal dan akhir dari seluruh sistem transportasi.

Pelayanan transportasi jalan dalam lingkup Kabupaten Gowa maupun antar Kabupaten dapat dijumpai melalui transportasi jalan. Pelayanan ini berupa pelayanan sebagai berikut; angkutan desa, angkutan kota, angkutan kota dalam propinsi (AKAP). Semuanya memiliki andil yang dapat mempengaruhi perkembangan dan pertumbuhan wilayah Kabupaten Gowa maupun wilayah yang kecil seperti lingkungan perkotaan maupun kecamatan atau desa. Terselenggaranya sistem layanan transportasi yang handal, peranan jaringan (terminal) pergerakan angkutan.

### 4.3. Jumlah Kendaraan

Jenis kendaraan di Kabupaten Gowa yang dioperasikan/digunakan terdiri atas kendaraan Taxi, Mini bus, Metro bus, Damri, Bus besar, Station Wagon dan Mikrolet. Jenis kendaraan tersebut telah berperan dalam memberikan pelayanan

pergerakan barang dan orang di Kabupaten Gowa, baik secara internal maupun eksternal.

**Tabel 4.2. Jenis Kendaraan Yang Beroperasi  
di Terminal Regional Kab. Gowa**

Tahun	Jenis Angkutan						
	Mikrolet (unit)	Bus Kecil (unit)	Bus Sedang (unit)	Bus Besar (unit)	Stasiun Wagon (unit)	Damri (unit)	Taxi (unit)
2002	742	81	85	40	105	12	45
2003	746	83	88	42	107	17	46
2004	749	85	89	44	109	13	48
2005	751	88	92	47	111	15	50
2006	755	89	95	49	115	18	53
2007	760	93	97	52	118	20	57

Sumber: Dinas Perhubungan Kab. Gowa

Dan berdasarkan pada tabel diatas dapat dilihat bahwa dalam kurun waktu 6 tahun mulai tahun 2002 sampai dengan 2007 menunjukkan jumlah dan jenis kendaraan pemakai jasa terminal menunjukkan adanya peningkatan pemakai jasa terminal Regional Kabupaten Gowa.

Dimana pada tahun 2002 jumlah angkutan umum dalam kota( mikrolet ) yang memakai jasa terminal Regional Kabupaten Gowa sebanyak 742 unit dan pada tahun 2003 bertambah sebesar 746 unit atau meningkat sebesar 0,67 % . Sedangkan pada tahun 2004 ,telah terjadi peningkatan jumlah angkutan lagi sebesar 0,26 % dari tahun 2005 dengan jumlah kendaraan sebesar 751 unit. Dan pada tahun 2006 meningkat lagi sebesar 0,62 % atau 760 unit pada tahun 2007.

Dan untuk jumlah bus kecil yang memakai jasa terminal Regional Gowa pada tahun 2002 sebanyak 81 unit dan pada tahun 2003 bertambah sebesar 83 unit atau meningkat sebesar 0,24 %. Sedangkan pada tahun 2004-2005 terjadi peningkatan sebesar 0,34 % atau dengan jumlah kendaraan sebanyak 83 unit. Begitu pula pada tahun 2006-2007 jumlah kendaraan naik sebanyak 0,43 % atau 93 unit.

Begitu sama halnya pada penambahan kendaraan jenis bus sedang pada tahun 2002-2003 mengalami kenaikan sebesar 3 unit dari 85 unit menjadi 88 unit atau naik sebesar 0,34 % , 2004-2005 jumlah kendaraannya bertambah 3 unit juga dan 2006-2007 cuma bertambah 2 unit atau 0,24%.

Begitu juga pada penambahan jumlah kendaraan bus besar, station wagon, damri dan taxi semuanya rata-rata mengalami kenaikan antara 2 unit sampai 5 unit per jenis kendaraan. Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa dalam kurun waktu 5 tahun mulai tahun 2002 sampai dengan tahun 2007 menunjukkan jumlah dan jenis kendaraan pemakai jasa Terminal Regional di Kabupaten Gowa mengalami peningkatan yang cukup signifikan dapat dilihat pula seiring dengan penambahan jumlah kendaraan tiap tahunnya dapat disimpulkan bahwa tingkat ketergantungan penduduk terhadap pelayanan angkutan penumpang cukup besar yang tentunya dapat dibarengi dengan pemenuhan kapasitas sarana dan prasarana transportasi seiring dengan pelayan dan keterjangkauannya memadai

Data yang ditampilkan dalam tabel 4.4 tersebut diatas merupakan hasil data yang diambil dari Dokumen anggaran satuan kerja Dinas perhubungan Kabupaten Gowa pada kurun waktu 2002 – 2007 .Untuk mendapatkan potensi perhitungan retribusi terminal Kabupaten Gowa.

#### 4.4. Analisis Potensi Penerimaan Retribusi Terminal

Jika dilihat dari jumlah kendaraan yang menggunakan jasa terminal Regional di Kabupaten Gowa kemudian dikalikan dengan jenis tarif yang diberlakukan untuk setiap jenis kendaraan dan kemudian dikalikan lagi dengan interval waktu Perhitungan itu dimaksudkan untuk mencapai nilai potensi akurat selama setahun perhitungan potensi sebagaimana dimaksud diatas menggunakan rumus:

$$PRT = (\sum Km \times \sum RK \times 358)$$

**Tabel.4.3. Perhitungan Potensi Retribusi Terminal Regional Kub. Gowa Tahun 2002-2007**

Tahun	Jenis Kendaraan							Total
	Mikrolet	Bus Kecil	Bus Sedang	Bus Besar	Station Wagon	Damri	Taxi	
	Tarif Rp.800 (kecuali pada tahun 2007 naik Rp.1000)							
2002	212.508.800	23.198.400	24.344.000	11.456.000	30.072.000	3.436.800	12.888.000	317.904.000
2003	213.654.400	23.771.200	25.203.200	12.028.800	30.644.800	3.436.800	13.174.400	321.913.600
2004	214.513.600	24.344.000	25.489.600	12.601.600	31.217.600	3.723.200	13.747.200	325.636.800
2005	215.086.400	25.203.200	26.348.800	13.460.800	31.790.400	4.296.000	14.320.000	330.505.600
2006	216.232.000	25.489.600	27.208.000	17.828.400	32.936.000	5.155.200	15.179.200	340.028.400
2007	272.080.000	33.294.000	34.726.000	18.616.000	42.244.000	7.160.000	20.406.000	428.526.000

Sumber: Data dari Dinas Perhubungan Kab. Gowa 2007

Dari hasil perhitungan ditemukan bahwa besar potensi terminal Regional di Kabupaten Gowa tampak pada tabel 4.3 diatas tiap tahun dari tahun 2002 sampai

2007 menunjukkan peningkatan yang signifikan dalam setahun yang menunjukkan potensi terminal Regional Kabupaten Gowa setiap tahunnya mengalami peningkatan yang berarti ini dikarenakan adanya peningkatan jumlah kendaraan bisa mencapai 2 sampai 5 unit tiap tahun yang berpengaruh pada potensi terminal Regional Kabupaten Gowa yang tiap tahunnya juga mengalami kenaikan tapi jika dibandingkan dengan target dan realisasi terminal Regional Kabupaten Gowa tetap terjadi ketimpangan yang berarti yakni tidak sesuai dengan potensi yang setiap tahun yang meningkat dengan jumlah target dan realisasi kontribusi terminal tampak pada tabel 4.4 di bawah ini:

**Tabel 4.4. Hubungan Antara Potensi dan Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal Regional Kab.Gowa**

TAHUN	TARGET (Rp)	POTENSI (Rp)	RELISASI (Rp)
2002	315.360.000	317.904.000	283.934.400
2003	315.360.000	321.913.600	303.556.400
2004	316.512.000	325.636.800	280.658.600
2005	316.512.000	330.505.600	269.828.800
2006	316.512.000	340.028.400	288.702.000
2007	322.072.000	428.526.000	322.190.000

Sumber: Dinas Perhubungan Kab. Gowa 2007.

Jelas tampak pada tabel di atas jumlah potensi tiap tahunnya meningkat tapi target dan realisasi dari terminal Regional Kabupaten Gowa walaupun tiap tahun ada target yang sama seperti pada tahun 2002 dan 2003 target dari kontribusi terminal sebesar Rp. 315.360.000 tetapi pada realisasinya meningkat sebesar Rp. 19.622.000 dari Rp.283.934.400 menjadi Rp.303.556.400. Pada tahun 2004 dan 2005 walau target yang ditetapkan sama tapi realisasinya terjadi penurunan sebesar Rp.

10.829.800 yakni pada tahun 2004 realisasinya Rp. 280.658.600 dan tahun 2005 Rp.269.828.800 jelas tampak adanya ketidak seimbangan terjadi di terminal Regional Kabupaten Gowa dan pada tahun 2006 target dari retribusi terminal sebesar Rp. 316.512.000,- dan realisasinya Rp. 288.762.000,-.

Jelas bahwa potensi terminal pada tahun ini cukup bagus dengan potensi sebesar Rp. 340.028.400 dan pada tahun 2007 terjadi fenomena yang disebabkan oleh kenaikan tarif kupon TPR yang menyebabkan target dan realisasinya jauh dari potensi terminal Regional Kabupaten Gowa yakni targetnya sebesar Rp. 322.072.000 dan target sebesar Rp. 322.190.000 dengan potensi terminal yang sangat besar yakni Rp. 428.526.000 kenaikan potensi pada tahun 2007 karena ada kenaikan tarif.

#### 4.5. Analisis Efektivitas

Untuk mengetahui tingkat keefektifan terminal Regional Kabupaten Gowa dengan menggunakan rumus efektivitas:

$$\text{Efektivitas} = \frac{\text{Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal}}{\text{Target Retribusi Terminal}} \times 100\%$$

Pengukuran efektivitas ini mempunyai indikator :

> 90 % : dikategorikan tidak efektif

91 % - 95 % : dikategorikan cukup efektif

96% ke atas : dikategorikan efektif



#### 4.5. Tabel Hasil Dari Olah Data Tingkat Efektifitas Terminal

Tahun 2002-2007

TAHUN	TARGET	REALISASI	Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal	
			Efektivitas = $\frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$	
2002	315.360.000	283.934.400	90,03 %	(cukup efektif)
2003	315.360.000	303.556.400	96,25 %	(efektif)
2004	316.512.000	280.658.600	88,67 %	(tidak efektif)
2005	316.512.000	269.828.800	85,25 %	(tidak efektif)
2006	316.512.000	288.702.000	91,52 %	(cukup efektif)
2007	322.072.000	322.190.000	100,36 %	(efektif)

Sumber : *Linas Perhubungan Kab. Gowa 2007*

Dari tabel diatas secara keseluruhan terminal Regional Kabupaten Gowa belum sepenuhnya efektif atau masih terjadi fluktuasi yang naik turun pada tahun anggaran 2002 retribusi terminal di targetkan sebesar Rp.315.360.000 dan terrealisasi sebanyak Rp. 283.934.400 atau tingkat keefektifan 90,03% dan dapat dikatakan cukup efektif dan pada tahun 2003 mengalami peningkatan sebesar 96,25% dikategorikan efektif karena dengan jumlah target yang sama tetapi tingkat realisasinya meningkat menjadi 96,25 % atau sebesar Rp. 303.556.400, sedangkan pada tahun anggaran 2004 dan 2005 mengalami penurunan yang cukup signifikan yang menyebabkan tingkat keefektifan terminal menjadi tidak efektif yakni pada tahun 2004 tingkat keefektifan sebesar 88,67 % dengan target sebesar Rp. 316.512.000 dan terrealisasi sebanyak Rp.280.658.600 dan 2005 dengan target yang sama dan jumlah realisasi yang semakin menurun sebesar 85,25 % atau Rp. 269.828.800 ini disebabkan masih banyak para calon penumpang yang enggan masuk kedalam terminal disebabkan karena kondisi kendaraan yang belum terkoordinir dengan baik yang menyebabkan para penumpang menunggu lama dan sarana dan

prasarana yang kurang lengkap ditunjang lagi dengan kurang terjaganya kebersihan terminal dan masih berkeliaran para preman yang dapat menciptakan calo dan kurang merasa aman dan banyak lagi alasan yang menyebabkan penumpang enggan masuk terminal yang secara otomatis pula berpengaruh pada pendapatan terminal dari tiket masuk dan akan mengurangi realisasi penerimaan terminal. Dan ada leak pada pengumpulan kupon yang sebenarnya kurang disorot, faktor cuaca juga sangat mempengaruhi kegiatan angkutan umum mereka menjadi malas untuk keluar mencari penumpang dan para penumpang pun enggan keluar dari rumah dan pada tahun ini terjadi pula pemilihan umum dan demo-demo dimana semua faktor ini otomatis sangat berpengaruh pendapatan terminal. Dan keadaan mulai membaik dibuktikan pada tahun 2006 tingkat keefektifan naik menjadi 91,52 (cukup efektif) dan dengan menaikkan tarif kupon TPR sebesar Rp.1000,- menjadikan tingkat keefektifan terminal Regional menjadi 100,36 (efektif) .

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian serta pembahasan tersebut diatas yang mengacu pada rumusan masalah dan hipotesis penelitian maka dapat ditarik kesimpulan bahwa :

1. Dari Perhitungan Potensi retribusi terminal dari tahun 2002 yakni diperkirakan sebesar Rp.317.904.000 dan tahun 2003 sebesar Rp.321.913.600 serta di tahun 2004 yang sama realisasi penerimaan retribusi terminal Regional Kabupaten Gowa meningkat mampu mencapai Rp.325.636.800 dan pada tahun 2005 potensi penerimaan retribusi terminal itu mencapai Rp.330.505.600 sedang potensi retribusi terminal Regional Kabupaten Gowa tahun 2006 mencapai Rp. 340.020.400, serta tahun 2007 jumlah potensi retribusi yang paling besar mencapai Rp. 428.526.000 ini dikarenakan adanya kenaikan tarif retribusi.
2. Tingkat efektifitas penerimaan terminal yang wujudkan dalam retribusi terminal dalam kurun waktu (2002-2007) yang dicapai kurang cukup optimal atau bahkan tidak optimal sebagaimana diketahui dari perhitungan efektifitas, ada yang tergolong efektif, cukup efektif dan efektif. Dari Perhitungan diatas menunjukkan bahwa penerimaan retribusi terminal dari tahun ke tahun mengalami fluktuasi yang naik turun, kecuali tahun 2005-2006 dimana target tidak tercapai sama sekali. Sedangkan untuk tahun-tahun selanjutnya penerimaan retribusi di tahun 2002 penerimaan retribusi itu sebesar 90,03% (cukup efektif). Di Tahun 2002 penerimaan Retribusi

Terminal sebesar 96,25% (efektif) dimana naik 6,22 % dari tahun sebelumnya. Dan di tahun 2004 penerimaan Retribusi Terminal mencapai 88,67% (tidak efektif) dan adanya penurunan dari tahun sebelumnya. Dan 2005 mengalami puncak ketidak efektifan retribusi sebesar 85,25 % (tidak efektif) atau mengalami penurunan 3,24%. Selanjutnya pada tahun berikutnya yaitu tahun 2006 mulai menampakkan kenaikan penerimaan retribusi sebesar 6,26% atau mencapai tingkat keefektifan sebesar 91,52 (efektif) ini dikarenakan adanya kenaikan tariff yang berlaku. Terakhir di tahun 2007 penerimaan Retribusi Terminal mampu mencapai 100,35% (efektif).

## 5.2. Saran-Saran

1. Agar memprioritaskan upaya peningkatan penerimaan retribusi terminal dengan mengevaluasi serta meningkatkan sistem yang telah diimplementasikan.
2. Mengidentifikasi obyek, optimalkan prasarana, serta mengupdate unit-unit sumber retribusi terminal guna memaksimalkan penerimaan retribusi terminal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, Universitas Hasanuddin, Makassar, 1994.
- Adisasmita, Rahardjo, *Ekonomi Transportasi*, Universitas Hasanuddin, Makassar, 2005.
- Anonim, *Undang-Undang Nomor 33 tahun 2004* tentang Perimbangan Keuangan Pusat dan Daerah
- Anonim, 2000, *Undang-Undang RI Nomor 34 tahun 2000*, tentang Perubahan atas Undang-Undang RI Nomor 18 tahun 1997, tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. CV.Novindo Pustaka Madiri, Jakarta.
- Arman, Asri, Tesis: *Analisis Kinerja Infrastruktur Pelabuhan Yos sudarso*. Ambon, Program Pasca Sarjana Universitas Hasanuddin, Makassar, 2004.
- Bonavia, Michael R., *The Economic of Transport*, Jakarta, Bina Kawan Study Club, hal. 1.
- Bohari, SH. 1984, *Pengantar Perpajakan*. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- DISHUB.2007, *Tataran Transportasi Lokal Kab.Gowa*, Tizar Engineering.
- Harits, Benyamin, 1995, “ *Peran Administrator Pemerintah Daerah, Efektifitas Penerimaan Retribusi Daerah Pemda Tingkat II Se-JawaBarat*”, Prisma, No.4, Tahun XXIV,
- Kesit, Bambang Prakosa, 2003, *Pajak dan Retribusi Daerah*, UII Press, Jakarta
- Mardiasmo. (2004). *Akuntansi Sektor Publik*, Yogyakarta.

Mardiasmo dan Makhfatih, A, (2000), *Penghitungan Potensi Pajak dan Retribusi*

*Daerah di Kabupaten Magelang*, kerjasama Pemerintah Daerah Kabupaten Magelang dengan Pusat Antar Universitas Studi Ekonomi Universitas Gadjah Mada.

McQueen, Jim, (1998), " Development of a Model for User Fees," *A Model on*

*Policy Development in Creating and Maintaining User Fees For Municipalities*", MPA Research Paper, Penerbit: The Local Government Program , Dept.Of Political Science, The Univ.Western Ontario, Aug.1998,1-23.(Terjemahan)

Musgrave,1993. *Keuangan Negara dalam Teori Dan Praktek*, Edisi Kedua,

(Terjemahan :Alfonsus Sirait, dkk), Penerbit Erlangga, Jakarta.

Prawirohardjono, S. 1984, *Dasar-dasar Ilmu Keuangan Negara*, Balai Penerbit

UGM, Yogya.

Soedargo,R,1980, *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*, NV ERESKO, Bandung

Siregar, Muchtaruddin, *Beberapa Masalah Ekonomi Dan Manajemen Pengangkutan*,

Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1998.

Suparmoko, M.1992. *Keuangan Negara, Dalam Teori dan Praktek*, Edisi Empat,

BPFE-Yogyakarta, Yogyakarta

Tripurajaya, ihsan, *Tinjauan Tingkat Efisiensi Dan Efektifitas Serta Potensi Retribusi*

*Terminal Dalam Peningkatan PAD Kabupaten Pangkep* ,2006

Tangkilisan, Hessel Nogi S. (2003). *Manajemen Modern untuk Sektor Publik*.

Yogyakarta, Balairung&Co.

Ujum, Ihyaul. (2004). *Akuntansi Sektor Publik*, Malang, UMM Press.

KEADAAN DAN BERBAGAI AKTIVITAS TERMINAL REGIONAL  
KABUPATEN GOWA











