

TESIS

**ANALISIS PENGELOLAAN RETRIBUSI TERMINAL
PADA TERMINAL PETTA PONGGAWAE
DI KABUPATEN BONE**



**A . PANGERAN REZA
P0800203001**

**PROGRAM STUDI ADMINISTRASI PEMBANGUNAN
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2006**

TESIS

**ANALISIS PENGELOLAAN RETRIBUSI TERMINAL PADA
TERMINAL PETTA PONGGAWAE DI KABUPATEN BONE**

Disusun dan diajukan oleh

A.PANGERAN REZA

Nomor Pokok P0800203001

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis

Pada tanggal 28 Agustus 2006

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Mengetahui

Komisi Penasehat

Prof.Dr.J.Salusu, MA
Ketua

Ketua Program Studi
Administrasi Pembangunan

Prof.Dr.Muhammad Nur Sadik, MPM

Drs.H.Nurdin Nara, M.Si
Anggota

Direktur Program Pascasarjana
Universitas Hasanuddin

Prof.Dr.dr.A.Razak Thaha, M.Sc

Kata Pengantar

Syukur Alhamdulillah telah diperkenankan oleh ALLAH SWT kepadaku untuk dapat menyelesaikan pendidikan di Program Administrasi Pembangunan, Program Pascasarjana, Universitas Hasanuddin, Makassar. Perjuangan yang aku tempuh dalam menyelesaikan studi ini merupakan salah satu kenangan yang terindah untukku.

Dalam Kesempatan ini aku mengucapkan Terima Kasih dan Kudedikasikan Tesis ini Kepada :

1. Anakku Andi Muhammad Fathi Pangeran dan Andi Muhammad Luthfi Pangeran serta Istriku Windiana, Kalian adalah inspirasi dan motivasi terbesar bagiku yang selalu setia dan tak pernah lelah memberi dorongan bagiku
2. Teman - teman APB Reguler Angkatan 2003 Program Pascasarjana Unhas. I always remeber yours.
3. Kedua Orang Tua Drs.Andi Firdaus Alam dan Dra.Andi Sinar AL.
4. Ny.Hj.Andi Walang Bintang.
5. Mertua, Muhammad Idrus dan Ibu Masdiana.
6. Prof.Dr.J.Salusu, MA dan Drs.H.Nurdin Nara, M.Si atas bimbingannya dalam penyusunan Thesis ini.
7. Prof.Dr.Djuanda Nawawi,M.Si, Drs.Haselman, M.Si, Drs.Akib Halede,M.S_para penguji dalam Ujian Tesis.
8. Prof.Dr.Muh Nur Sadik, MPM_Ketua Jurusan APB.
9. Dr.H.Murtir Jeddawi,SH, S.Sos, M.Si_Kepala Bappeda Bone.
10. Syail Askari, SE, Andi Amir Suddin, SE, Andi Entong.
11. Drs.H.A.Irawan Bintang,M.Si dan Nyonya Andi Ani Irawan.

12. Hj. Andi Bunga Billung K, BA _Ketua LPKNI Makassar.
13. Ketua STIE TRI DHARMA NUSANTARA Makassar.
14. Para Karyawan dan Karyawati bagian Administrasi Pascasarjana Unhas.
15. Kepala Dinas Perhubungan Kab. Bone, Kepala Terminal Petta Ponggawa E A. Pakhrudin, S.Sos, Bendahara Terminal Petta Ponggawa E St. Dahariani Jumadia, A serta seluruh staf Terminal Petta Ponggawa E.
16. Rekan Kerja di Bidang Ekonomi Bappeda Bone, Baharuddin, S.Sos, Dra. Andi Heny Mulawati, M.Si, Nur Zulaeha Damai, SE, M.Si dan Andi Ridayani, SP, MP.
17. Dan semua pihak yang tak dapat saya tulis satu persatu disini.

Aku sadari ini adalah awal dari perjuangan yang lebih berat karena menyandang gelar Magister adalah kehormatan yang besar dan harus dapat dipertanggung jawabkan, semoga aku bisa mengembangi amanat ini dengan baik. Amin

Makassar, Agustus 2006

A. PANGERAN REZA

ABSTRAK

A.PANGERAN REZA, Analisis Pengelolaan Retibusi Terminal Pada Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone (dibimbing oleh J. Salusu dan Nurdin Nara).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui 1) pengelolaan retribusi terminal pada Terminal Petta PonggawaE 2) faktor pendukung dan penghambat dalam pengelolaan retribusi terminal pada Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone.

Penelitian ini dilakukan di Watampone Kabupaten Bone dengan tipe penelitian deskriptif Kualitatif. Data yang dikumpulkan dengan menggunakan teknik observasi, wawancara dan dokumentasi. Data yang telah dikumpulkan dianalisis secara deskriptif.

Hasil Penelitian menunjukkan bahwa pengelolaan retribusi terminal pada Terminal Petta PonggawaE mencakup penentuan target, pemungutan, pembukuan dan pelaporan serta pengawasan telah berjalan cukup baik. Faktor pendukung adalah sumber daya manusia aparat pengelola dan faktor penghambat adalah tidak berfungsinya terminal Petta PonggawaE secara optimal, adanya angkutan penumpang umum ilegal, adanya angkutan umum yang tidak beroperasi dan kurangnya sarana dan prasarana operasional.

ABSTRACT

A.PANGERAN REZA, Analysis of Terminal Retribution Management at Petta PonggawaE Terminal In Bone Regency (supervised by J.Salusu and Nurdin Nara)

This research aims to know 1) the management of terminal retribution at Petta PonggawaE Terminal, 2) the support and constraint factors in management of terminal retribution at Petta PonggawaE Terminal In Bone Regency.

This research was carried out at Watampone of Bone Regency with research type is qualitative descriptive. Data was collected by using technique of observation, interview, and documentation. Data were collected analyzed by using descriptive analysis.

The result of this research showed that the management of terminal retribution at Petta PonggawaE Terminal consists of target determination, collection, booking and reporting and reporting and controlling that have been running well. The support factor are human resources of manager apparatus and constraint factors are the unfunction of Petta PonggawaE Terminal optimally, the present illegal public transportation, there were public transportation do not operated, and the less operational means and infrastructure.

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
Kata Pengantar	iii
Abstrak	v
Daftar Isi	vii
Daftar Tabel	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang masalah	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
BAB II DAFTAR PUSTAKA	
A. Pengertian Pengelolaan	8
B. Dasar Pelaksanaan Pengelolaan Retribusi	10
C. Pengertian Retribusi dan Jenis Retribusi Daerah	13
D. Pengertian Terminal.....	16
E. Fungsi Terminal	17
F. Pengertian Pelayanan Terminal.....	19
G. Pengertian Retribusi Terminal	19
H. Kerangka Pemikiran	20
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	23
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	23
C. Populasi dan Sampel	23
D. Jenis dan Sumber Data	24
E. Teknik Pengumpulan Data	25
F. Analisis Data	25
G. Defenisi Operasional	27

BAB IV GAMBARAN UMUM LOKASI DAN
PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	29
B. Visi dan Misi Dinas Perhubungan	32
C. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan	34
D. Daftar Tarif Retribusi Terminal	38
E. Pembahasan Hasil Penelitian	41

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	74
B. Saran	76

Daftar Pustaka	79
----------------------	----

DAFTAR TABEL

Tabel 1	Target dan realisasi Retribusi Terminal	5
Tabel 2	Penerimaan Retribusi di Terminal Petta PonggawaE	5
Tabel 3	Kerangka Pemikiran	22
Tabel 4	Jumlah Kecamatan, Desa dan Kelurahan.....	30
Tabel 5	Jumlah Penduduk di Kabupaten bone 2001 – 2005.....	30
Tabel 6	Panjang jalan di Kabupaten Bone	31
Tabel 7	Dermaga di Kabupaten Bone.....	32
Tabel 8	Daftar Tarif Retribusi Terminal.....	38
Tabel 9	Kendaraan angkutan penumpang umum yang membayar tarif retribusi dalam Pengelolaan Retribusi Terminal Pada Terminal Petta PonggawaE.....	40
Tabel 10	Tanggapan responden mengenai efektifitas pendataan.....	42
Tabel 11	Tanggapan Responden mengenai Kesesuaian Tarif.....	44
Tabel 12	Tanggapan Responden mengenai Fasilitas terminal dalam menentukan target Retribusi	46
Tabel 13	Tanggapan Responden mengenai Keaktifan kolektor	48
Tabel 14	Tanggapan Responden mengenai Pemberian Insentif	50
Tabel 15	Tanggapan Responden mengenai Prosedur Pembayaran Kupon TPR	51
Tabel 16	Tanggapan Responden mengenai Ketepatan Waktu Kolektor Menyeter ke Bendahara.....	53
Tabel 17	Tanggapan Responden mengenai Kesesuaian Jumlah Kupon dengan Jumlah Uang yang diseter Kolektor ke Bendahara	54
Tabel 18	Ketepatan Waktu Bendahara Menyeter Ke Kas Dinas Perhubungan / Bank yang ditunjuk	56
Tabel 19	Tanggapan Responden mengenai Efektifitas Pengawasan Langsung	57
Tabel 20	Tanggapan Responden mengenai Efektifitas Pengawasan tidak Langsung.....	59
Tabel 21	Tanggapan Responden mengenai Efektifitas Pengawasan Bawasda	62
Tabel 22	Rekapitulasi Tanggapan Responden Mengenai Pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE	73
Tabel 23	Tanggapan Responden mengenai Jumlah SDM Aparat dalam mendukung Pengelolaan Retribusi Terminal	65
Tabel 24	Tanggapan Responden Mengenai Tidak berfungsinya terminal secara optimal menghambat dalam pengelolaan Retribusi terminal	66
Tabel 25	Tanggapan Responden mengenai Pengaruh Angkutan umum ilegal menghambat terhadap Pengelolaan Retribusi Terminal	69

Tabel 26	Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh tidak beroperasinya angkutan umum menghambat terhadap Pengelolaan Retribusi Terminal	71
Tabel 27	Tanggapan Responden mengenai Kurangnya Ketersediaan sarana dan Prasarana Menghambat Pengelolaan Retribusi Terminal.....	72
Tabel 28	Rekapitulasi Tanggapan Responden mengenai faktor - faktor Penghambat dalam pengelolaan Retribusi Terminal Pada Terminal Petta PongawaE	73

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan Undang – Undang No. 32 Tahun 2004 telah mengamanatkan kepada pemerintah daerah untuk menyelenggarakan otonomi daerah yang luas, nyata, dan bertanggung jawab. Kewenangan otonomi yang luas adalah keleluasaan Daerah untuk menyelenggarakan pemerintahan yang mencakup kewenangan semua bidang pemerintahan , kecuali kewenangan di bidang Politik Luar Negeri, Pertahanan Keamanan, Peradilan, Moneter dan Fiskal, Agama serta kewenangan bidang lainnya yang akan ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah. (Hamid, Edy Suandi, 2004)

Disamping itu keleluasaan otonomi mencakup pula kewenangan yang utuh dan bulat dalam penyelenggaraannya, mulai dari perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian dan evaluasi. Yang dimaksud nyata adalah keleluasaan daerah untuk menyelenggarakan kewenangan pemerintahan dibidang tertentu yang secara nyata, ada dan diperlukan serta tumbuh, hidup, dan berkembang di daerah ; sedangkan yang dimaksud dengan otonomi yang bertanggung jawab adalah berupa perwujudan pertanggung jawaban sebagai konsekuensi pemberian hak dan kewenangan kepada daerah .Dengan adanya pemberian otonomi yang luas, nyata dan bertanggung jawab ini, daerah harus dapat meningkatkan pelayanan dan kesejahteraan masyarakat yang lebih baik,

pengembangan kehidupan demokrasi, keadilan dan pemerataan kemakmuran, serta pemeliharaan hubungan yang serasi antara pusat dan daerah, sehingga akan terjaga keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia. (Hamid, Edy Suandi, 2004)

Penerapan otonomi daerah dalam sistem pemerintahan Republik Indonesia yang ditandai dengan berlakunya Undang-undang Nomor 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah yang kemudian diganti dengan Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 merupakan suatu berkah bagi pemerataan pembangunan daerah serta peningkatan kewenangan bagi pemerintah daerah khususnya pemerintah daerah kabupaten / kota.

Perubahan paradigma dan tuntutan pembangunan dari sentralistik menjadi desentralistik memberi implikasi terhadap sistem dan praktek penyelenggaraan pemerintahan. Tuntutan era globalisasi yang semakin dominan memerlukan tersedianya pemerintahan yang kuat dan berdaya saing terutama pada pemerintahan daerah yang merupakan ujung tombak pelayanan kepada masyarakat, sehingga dalam penyelenggaraan otonomi daerah diharapkan kepada pemerintah daerah otonom (kabupaten / kota) untuk dapat memanfaatkan seoptimal mungkin kewenangan yang diberikan sesuai yang tercantum dalam undang undang no.32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, dengan membuat kebijakan - kebijakan yang didukung dengan adanya Perencanaan, Implementasi dan Pengawasan yang baik dengan berdasar pada kondisi dan potensi daerah masing – masing.

Salah satu kewenangan pemerintah daerah kabupaten dalam kerangka otonomi daerah yang terdapat dalam Undang Undang no. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah adalah kewenangan daerah otonom (kabupaten / kota) untuk memberlakukan pajak daerah dan retribusi daerah yang sesuai dengan potensi dan kondisi daerah. Dengan kewenangan Pemerintah Daerah untuk memberlakukan pajak daerah dan retribusi daerah diharapkan pemerintah daerah dapat meningkatkan kemandirian keuangan daerah dari sektor Pendapatan Asli Daerah dalam membiayai pembangunan daerahnya masing masing. Hal ini sesuai dengan semangat otonomi daerah yaitu menciptakan daerah yang mampu mengatur dirinya sendiri (mandiri) dalam segala bidang pemerintahan termasuk dalam pembiayaan pembangunan daerah.

Sejalan dengan hal tersebut dengan bertambahnya dan semakin majunya pembangunan serta perekonomian di Kabupaten Bone yang ditandai dengan semakin banyaknya perpindahan atau pergerakan orang dan barang yang menggunakan berbagai kendaraan khususnya kendaraan umum maka Pemerintah Kabupaten Bone memberlakukan Peraturan Daerah untuk menarik Retribusi Daerah dari potensi tersebut salah satunya adalah Peraturan Daerah mengenai Retribusi Terminal. Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 dijelaskan bahwa Untuk menunjang kelancaran mobilitas orang atau arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan antar moda secara lancar dan tertib, ditempat - tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal.

Sehingga dengan semangat pengaturan mobilitas barang dan jasa serta untuk menciptakan keterpaduan antarmoda serta untuk meningkatkan pendapatan asli daerah, maka Pemerintah daerah memberlakukan Peraturan Daerah Kabupaten Bone nomor 3 Tahun 1999 Tentang Retribusi Terminal yang kemudian dirubah menjadi Perda no. 8 Tahun 2000 Tentang Perubahan Pertama Peraturan Daerah No.3 Tahun 1999 Tentang Retribusi Terminal. Di Kabupaten Bone terdapat satu terminal induk yang berada di Watampone, Ibukota Kabupaten Bone yaitu Terminal Petta PonggawaE, Selain itu terdapat terminal – terminal pembantu / pos Retribusi Terminal yang berjumlah 3 buah yang dibagi berdasarkan letak geografis Kabupaten Bone yaitu untuk kawasan Bone Utara berada di kecamatan Ajangale, Di kawasan Bone Barat berada di Kecamatan Lamuru dan untuk kawasan Bone Selatan di Kecamatan Kajuara. Dalam perkembangannya Penerimaan Retribusi Terminal dalam 2 Tahun terakhir tidak memenuhi target yang telah ditetapkan. Pada tahun 2001 realisasinya adalah Rp. 526.805.150 melebihi dari target yang berjumlah Rp. 500.000.000 (105,3%). Pada tahun 2002, Realisasi Retribusi Terminal sebesar Rp. 611.491.000 melebihi dari target yang berjumlah Rp. 610.000.000 (100,24%). Pada tahun 2003, Realisasi sebesar Rp. 775.308.000 melebihi dari target Rp. 660.000.000 (117,47%). Pada Tahun 2004, Realisasi sebesar Rp. 754.263.000 atau kurang dari target yang berjumlah Rp. 776.000.000 (97,19%) dan pada Tahun 2005 Realisasi Penerimaan sebesar Rp. 704.643.500 atau kurang dari target yang berjumlah Rp. 738.000.000 (95,48%).

Tabel 1
Target dan Realisasi Retribusi Terminal
Tahun 2001 – 2005

Tahun	Target (Rp)	Realisasi (Rp)	Persentase (%)
2001	500.000.000	526.805.150	105,36
2002	610.000.000	611.491.000	100,24
2003	660.000.000	775.308.000	117,47
2004	776.000.000	754.263.000	97,19
2005	738.000.000	704.643.500	95,48

(sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Bone)

Khusus untuk Terminal Petta PonggawaE sebagai Terminal Induk, perkembangan penerimaan Retribusi Terminal dalam 2 Tahun Terakhir mengalami penurunan yaitu pada tahun 2003 Jumlah penerimaan sebesar Rp. 557.476.400, kemudian pada tahun 2004 mengalami penurunan penerimaan sebesar 3,71% dari penerimaan tahun 2003 menjadi sebesar Rp. 536.750.000 dan kemudian di Tahun 2005 kembali mengalami penurunan penerimaan 8,25 % dari penerimaan tahun 2004 menjadi sebesar Rp. 491.970.000.

Tabel 2
Penerimaan Retribusi Terminal di Terminal Petta PonggawaE
Tahun 2003 – 2005

Tahun	Penerimaan (Rp)	Persentase (%) Penurunan
2000	237.521.000	
2001	399.293.950	
2002	421.278.100	
2003	557.476.400	
2004	536.750.000	3,71
2005	491.970.000	8,25

(Sumber : Kantor Terminal Petta PonggawaE)

Hal ini terjadi karena diduga adanya permasalahan dalam pengelolaan retribusi Terminal sehingga pengelolaan Retribusi Terminal belum berjalan dengan baik yang terdiri atas Penentuan Target Retribusi, Pemungutan Retribusi, Pembukuan / Pelaporan Retribusi dan Pengawasan Retribusi sehingga penerimaan Retribusi Terminal tidak sesuai dengan yang diharapkan, yang dipengaruhi oleh beberapa faktor dan diidentifikasi dalam 2 bahagian yaitu faktor pendorong dan faktor penghambat.

Berdasarkan gambaran di atas dapat disimpulkan pengelolaan Retribusi Terminal di Kabupaten Bone belum terlaksana dengan baik yang dipengaruhi oleh beberapa faktor yang diidentifikasi dalam 2 bahagian yaitu faktor pendorong dan faktor penghambat. Namun untuk mengetahui sejauhmana kebenaran dari asumsi - asumsi tersebut maka diperlukan penelitian lebih lanjut. Dengan demikian penulis tertarik untuk menelitinya dengan judul :

***“Analisis Pengelolaan Retribusi Terminal Pada Terminal Petta
PonggawaE di Kabupaten Bone.”***

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan diatas, maka masalah yang dikemukakan dalam hal ini adalah :

1. Bagaimana Pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone ?
2. Faktor – faktor apa yang mempengaruhi sehubungan dengan Pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun Tujuan Penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui Pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone.
2. Untuk mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi Pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan Rumusan Masalah dan Tujuan Penelitian yang telah dirumuskan. Maka manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Sebagai bahan masukan kepada Pemerintah Kabupaten Bone dalam Pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone.
2. Sebagai kontribusi penulis dalam memperkaya pengembangan ilmu ilmu sosial khususnya dalam Administrasi Pembangunan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pengelolaan

Secara Etimologi Pengelolaan berasal dari kata “ *kelola* “ yang dapat diartikan sebagai mengurus yang selanjutnya dalam kamus besar bahasa Indonesia, Pengelolaan diterjemahkan sebagai kegiatan menyelenggarakan pekerjaan atau sesuatu dalam perusahaan maupun dalam pemerintahan.

Istilah Pengelolaan diasumsikan sebagai kegiatan untuk mencapai tujuan berdasarkan Rencana yang telah dibuat sehingga jalannya kegiatan yang mendapat pengelolaan akan terkontrol dengan baik. Mekanisme ini sering dipakai oleh perusahaan swasta yang bergerak di sektor jasa maupun industri ataupun pada badan - badan Pemerintahan dalam menyelenggarakan administrasi pemerintahan negara.

Hamalik dalam Bebasa (1997) mendefenisikan pengelolaan yaitu suatu struktur yang terpadu terdiri atas perangkat, pemakai, ketenangan dengan pelaksana, dan upaya pengendalian yang saling mempengaruhi dan saling berhubungan dan saling ketergantungan. . Dalam pengertian ini pengelolaan digambarkan sebagai suatu kepaduan dalam organisasi yang berupa mengarahkan organisasi sehingga apa yang diinginkan dapat terlaksana dengan baik.

Selanjutnya Balderton dalam Westra (1993) menyatakan Pengelolaan sama dengan manajemen yaitu penggerakan,

pengorganisasian dan pengarahan usaha manusia untuk memanfaatkan secara efektif material dan fasilitas untuk mencapai tujuan. Kemudian Terry dalam Handayani (1986) menggambarkan manajemen sebagai proses kerja atau kerangka yang melibatkan orang atau sekelompok orang kearah tujuan organisasi dengan menerapkan fungsi perencanaan, pengorganisasian, pengelolaan, pelaksanaan serta pengawasan. Manajemen adalah suatu kegiatan, pelaksanaannya disebut pengelola / manager dan pelaksanaannya disebut dengan pengelolaan / managing.

Menurut Terry dalam Reksoepoetranto (1992) manajemen adalah suatu proses yang membedakan atas peranan, penggerakan, pelaksanaan dan pengawasan dengan memanfaatkan ilmu maupun seni untuk menyelesaikan tujuan yang telah ditetapkan.

Pengelolaan pada dasarnya adalah pengendalian dan pemanfaatan semua sumber daya yang menuntut suatu perencanaan yang diperlukan untuk mencapai tujuan kerja tertentu. Irawan dkk (1997) mengemukakan bahwa pengelolaan dengan manajemen adalah penggerakan, pengorganisasian dan pengarahan semua usaha manusia untuk memanfaatkan secara efektif material dan fasilitas untuk satu tujuan. Pengertian yang sama dikemukakan oleh Resipoetranto (1992) bahwa manajemen / pengelolaan memiliki pengertian sebagai berikut :

1. Manajemen adalah unsur yang bertugas mengadakan pengendalian agar semua sumber dana dan daya yang dimiliki

organisasi dapat dimanfaatkan sebagai daya guna dan berhasil guna diarahkan untuk mencapai tujuan.

2. Manajemen adalah seni dan ilmu perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, pengkoordinasian dan pengontrolan manusia dan sumber daya alam untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.
3. Manajemen dapat dirumuskan sebagai penyelesaian suatu pekerjaan dengan usaha orang lain.
4. Manajemen adalah suatu proses yang meliputi perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengawasan yang setiap bidang mempergunakan ilmu pengetahuan dan seni secara teratur untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

B. Dasar Pelaksanaan Pengelolaan Retribusi

Pasal 23 Undang Undang Dasar 1945 disebutkan bahwa Pajak dan pungutan yang lain yang bersifat memaksa untuk keperluan negara diatur dalam Undang – Undang. Hal ini menegaskan bahwa setiap penarikan pajak dan pungutan yang lain oleh negara harus diatur oleh suatu aturan yang mempunyai kekuatan hukum dalam hal ini adalah Undang undang. Sejalan dengan hal itu maka Pelaksanaan Pengelolaan Pajak dan Retribusi daerah harus ditetapkan dalam suatu aturan yang berkekuatan hukum. Untuk Pajak daerah ditetapkan dalam Pasal 4 Undang Undang nomor 34 tahun 2000 yang berbunyi :

1. Pajak ditetapkan dengan Peraturan Daerah.
2. Peraturan Daerah tentang Pajak tidak boleh berlaku surut.
3. Peraturan Daerah tentang Pajak sekurang kurangnya mengatur ketentuan mengenai :
 - a. Nama, objek dan subjek pajak.
 - b. Dasar pengenaan, tarif dan cara perhitungan pajak.
 - c. Wilayah Pemungutan.
 - d. Masa pajak.
 - e. Penetapan.
 - f. Tata cara pembayaran dan penagihan.
 - g. Kadaluaarsa.
 - h. Sanksi Administrasi.
 - i. Tanggal mulai berlakunya.
4. Peraturan Daerah tentang pajak dapat pula mengatur ketentuan mengenai :
 - a. Pemberian pengurangan ,keringanan, pembebasan dalam hal – hal tertentu atas pokok pajak dan atau sebaliknya.
 - b. Tata cara penghapusan piutang pajak yang kadaluarsa.
 - c. Azas timbal balik.
5. Peraturan Daerah sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat 4 harus terlebih dahulu disosialisasikan kepada masyarakat sebelum diterapkan.

6. Ketentuan mengenai tata cara dan mekanisme pelaksanaan sosialisasi Peraturan Daerah sebagaimana dimaksud dalam ayat 5 ditetapkan kepala daerah.

Sedangkan untuk untuk Retribusi Daerah ditegaskan Pada pasal 24 Undang Undang 34 Tahun 2000 mengenai pajak dan Retribusi Daerah yang berbunyi Retribusi daerah ditetapkan dengan Peraturan Daerah. Kemudian dalam pasal 158 Undang Undang nomor 32 tahun 2004 disebutkan bahwa :

1. Pajak daerah dan Retribusi daerah ditetapkan dalam undang Undang yang pelaksanaannya diatur lebih lanjut dengan Peraturan Daerah.
2. Pemerintah Daerah dilarang melakukan pungutan atau dengan sebutan lain diluar yang telah ditetapkan Undang – Undang.
3. Hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan sebagaimana dimaksud dalam pasal 157 huruf a angka 3 dan lain – lain Pendapatan Asli Daerah yang sah sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 157 huruf a angka 4 ditetapkan dengan Peraturan Daerah berpedoman pada peraturan perundang undangan.

Selain itu aturan mengenai Pajak dan Retribusi diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah nomor 65 Tahun 2001 Tentang Pajak daerah dan Peraturan Pemerintah nomor 66 Tahun 2001 Tentang Retribusi daerah.

C. Pengertian Retribusi Daerah

Defenisi Retribusi daerah terdapat pada pasal 1 angka 26 Undang Undang nomor 34 tahun 2000 sebagai pengganti Undang Undang nomor 18 tahun 1997 tentang pajak dan retribusi yaitu :

***Retribusi daerah** adalah Pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa dan pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi dan badan.*

Josef Riwu Kahu (2002) mengemukakan Retribusi Daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atau pemakaian jasa atau karena mendapatkan jasa pekerjaan.

Ciri – ciri Retribusi Daerah adalah

- * Dipungut oleh daerah.
- * Terdapat prestasi yang diberikan daerah yang langsung dapat ditunjuk.
- * Retribusi daerah dikenakan kepada siapa saja yang memanfaatkan atau mengenyam jasa yang disediakan daerah.

Sedangkan **objek Retribusi daerah** dijelaskan pada pasal 18 ayat yaitu :

1. Undang Undang nomor 34 tahun 2000 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah yaitu :
 1. Retribusi Jasa Umum.
 2. Retribusi Jasa Usaha.
 3. Retribusi Perizinan Tertentu.

Selanjutnya dalam Peraturan Pemerintah nomor 66 tahun 2001 Tentang Retribusi Daerah diatur lebih lanjut mengenai objek, Jenis dan subjek dari Retribusi Jasa Umum, Retribusi Jasa Usaha dan Retribusi Perizinan Tertentu. Untuk lebih jelasnya adalah sebagai berikut ;

1. Dalam Pasal 2 ayat 1 sampai 3 Peraturan Pemerintah nomor 66 tahun 2001, mengatur objek, Jenis, dan Subjek **Retribusi Jasa Umum** antara lain sebagai berikut :

Objek Retribusi Jasa Umum adalah Pelayanan yang disediakan atau diberikan pemerintah daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan.

Jenis Retribusi Jasa Umum adalah

1. Retribusi pelayanan kesehatan.
2. Retribusi pelayanan persampahan / kebersihan.
3. Retribusi penggantian biaya cetak KTP / Akte Catatan Sipil.
4. Retribusi pelayanan pemakaman dan penguburan mayat.
5. Retribusi pelayanan parkir ditepi jalan umum.
6. Retribusi pelayanan pasar.
7. Retribusi pengujian Kendaraan Bermotor.
8. Retribusi Pemeriksaan alat pemadam kebakaran.
9. Retribusi Penggantian biaya cetak peta
10. Retribusi Pengujian kapal perikanan.

Subjek Retribusi Jasa Umum adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan / menikmati jasa pelayanan jasa umum yang bersangkutan.

2. Pasal 3 ayat 1 sampai 3, Peraturan Pemerintah nomor 66 Tahun 2001 tentang objek, jenis dan subjek **Retribusi Jasa Usaha**.

Objek Retribusi Jasa Usaha adalah Pelayanan yang disediakan oleh pemerintah daerah dengan menganut prinsip komersial.

Jenis Retribusi Jasa Usaha yaitu

1. Retribusi Pemakaian Kekayaan daerah.
2. Retribusi Pasar grosir dan Pertokoan
3. Retribusi Tempat Pelelangan.
4. Retribusi Terminal.
5. Retribusi Tempat khusus Parkir.
6. Retribusi Tempat penginapan, pesanggrahan / villa.
7. Retribusi Penyedotan Kakus.
8. Retribusi Rumah potong Hewan.
9. Retribusi Pelayanan pelabuhan kapal.
10. Retribusi Retribusi Tempat rekreasi dan olah raga.
11. Retribusi Penyeberangan diatas air.
12. Retribusi Pengelolaan limbah cair.

Subyek Retribusi Jasa Usaha adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan atau menikmati pelayanan jasa usaha yang bersangkutan.

3. Pasal 4 ayat 1 sampai 3, Peraturan Pemerintah nomor 66 Tahun 2001 tentang objek, jenis dan subjek **Retribusi Perizinan Tertentu**.

Obyek Retribusi Perizinan Tertentu adalah Kegiatan tertentu pemerintah daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksud untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan atas segala kegiatan pemanfaatan ruang, penggunaan sumber daya alam, barang, prasarana, sarana atau fasilitas tertentu guna melindungi kepentingan umum dan menjaga kelestarian lingkungan.

Jenis Retribusi Perizinan Tertentu yaitu :

1. Retribusi Izin Mendirikan Bangunan.
2. Retribusi Tempat Penjualan minuman keras.
3. Retribusi Izin Gangguan.
4. Retribusi Izin Trayek.

Subyek Retribusi Perizinan Tertentu adalah orang pribadi atau badan yang memperoleh izin tertentu oleh pemerintah daerah.

D. Pengertian Terminal

Pengertian Terminal menurut Morlock (1995), adalah suatu fungsi dari suatu sistem transportasi yang berfungsi pokok menerima benda yang akan dipindahkan dan mengeluarkan dari sistem pada akhir perjalanan. Fungsi pemidahan ini dilakukan pada suatu tempat yang dinamakan terminal.

Selanjutnya Morlock menyatakan bahwa terminal adalah titik dimana penumpang dan barang, masuk dan keluar dari sistem serta merupakan komponen penting dalam sistem transportasi.

Pengertian Terminal menurut Perda adalah Sarana pelayanan tempat parkir untuk kendaraan umum dan bis umum, tempat kegiatan usaha, fasilitas lainnya dilingkungan terminal yang dimiliki dan atau dikelola oleh pemerintah daerah.

Pengertian Terminal Angkutan Penumpang menurut Perda adalah Prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.

E. Fungsi Terminal

Fungsi Terminal menurut Undang – Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Angkutan Jalan dan Lalu Lintas adalah untuk menunjang kelancaran mobilitas orang maupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib.

Menurut Abu bakar (1995) terminal berfungsi sebagai :

1. Tempat berpangkalnya berbagai jenis mobil angkutan penumpang umum untuk terpeliharanya kelancaran , ketertiban dan keselamatan lalu lintas.
2. Tempat untuk mengadakan pengendalian, pengawasan dan pengaturan sistem arus angkutan penumpang dan barang.

Sedangkan menurut Salim (1993) Terminal berfungsi sebagai :

1. Titik awal atau titik akhir dari link operasional pengangkutan, fungsi lain terminal adalah untuk pergudangan, penumpukan bongkar muat barang – barang (muatan).
2. Fungsi terminal tergantung pada jenis angkutan (moda sistem) hal mana berbeda yang satu dengan yang lainnya termasuk fasilitas yang tersedia seperti terminal bus, palabuhan udara dan pelabuhan laut.
3. Untuk bongkar muat barang, transit pengangkutan, melaksanakan pengisian bahan bakar, oli dan mengadakan perbaikan alat – alat angkutan yang terpenting ialah selaku penghubung (link) intermoda transportasi.

Fasilitas yang harus tersedia pada Terminal adalah

1. Jalanan pemberangkatan kendaraan umum.
2. Jalanan kedatangan kendaraan umum.
3. Tempat tunggu kendaraan umum.
4. Tempat istirahat sementara kendaraan umum.
5. Tempat tunggu penumpang.
6. Kantor Terminal.
7. Menara pengawas.
8. Loker penjualan karcis.
9. Rambu – rambu dan papan informasi.
10. Pelataran parkir.

Fasilitas pendukung dalam lokasi terminal adalah

1. Toilet.
2. Tempat ibadah
3. Kios / kantin.
4. Ruang pengobatan.
5. Ruang informasi.
6. Telepon umum.
7. Tempat penitipan barang.
8. Taman.

F. Pengertian pelayanan terminal

Menurut Peraturan Pemerintah nomor 66 Tahun 2001 Pelayanan penyediaan parkir untuk kendaraan penumpang dan bis umum, tempat kegiatan usaha dan fasilitas lainnya dilingkungan terminal yang dimiliki dan dikelola oleh pemerintah daerah, dengan ketentuan pelayanan peron tidak dipungut retribusi . Sedangkan yang dimaksud dengan tempat lain adalah tempat untuk suatu kepentingan atau disediakan untuk kepentingan umum misalnya tempat duduk, halte dan lain – lain.

G. Pengertian Retribusi Terminal

Retribusi Terminal adalah retribusi yang dikenakan Pelayanan penyediaan parkir untuk kendaraan penumpang dan bis umum, tempat kegiatan usaha dan fasilitas lainnya dilingkungan terminal yang dimiliki dan dikelola oleh pemerintah daerah.

Subyek retribusi Terminal adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan fasilitas Terminal.

Obyek Retribusi Terminal adalah pelayanan penyediaan fasilitas terminal meliputi :

1. Penyediaan tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
2. Penyediaan Tempat parkir kendaraan dan bis umum.
3. Penyediaan Tempat kegiatan usaha.
4. Penggunaan Toilet / wc.

H.Kerangka Pemikiran

Salah satu kewenangan pemerintah daerah kabupaten dalam kerangka otonomi daerah yang terdapat dalam Undang Undang no. 32 tentang pemerintahan daerah adalah kewenangan daerah otonom (kabupaten / kota) untuk memberlakukan pajak daerah dan retribusi daerah yang sesuai dengan potensi dan kondisi daerah.

Dengan kewenangan pemerintah daerah untuk memberlakukan pajak daerah dan retribusi daerah diharapkan pemerintah daerah dapat meningkatkan kemandirian keuangan daerah dari sektor Pendapatan Asli Daerah dalam membiayai pembangunan daerahnya masing masing.Hal ini sesuai dengan semangat otonomi daerah yaitu menciptakan daerah yang mampu mengatur dirinya sendiri (mandiri) dalam segala bidang pemerintahan termasuk dalam pembiayaan pembangunan daerah.

Sejalan dengan hal tersebut dengan bertambahnya dan semakin majunya pembangunan serta perekonomian di Kabupaten Bune yang

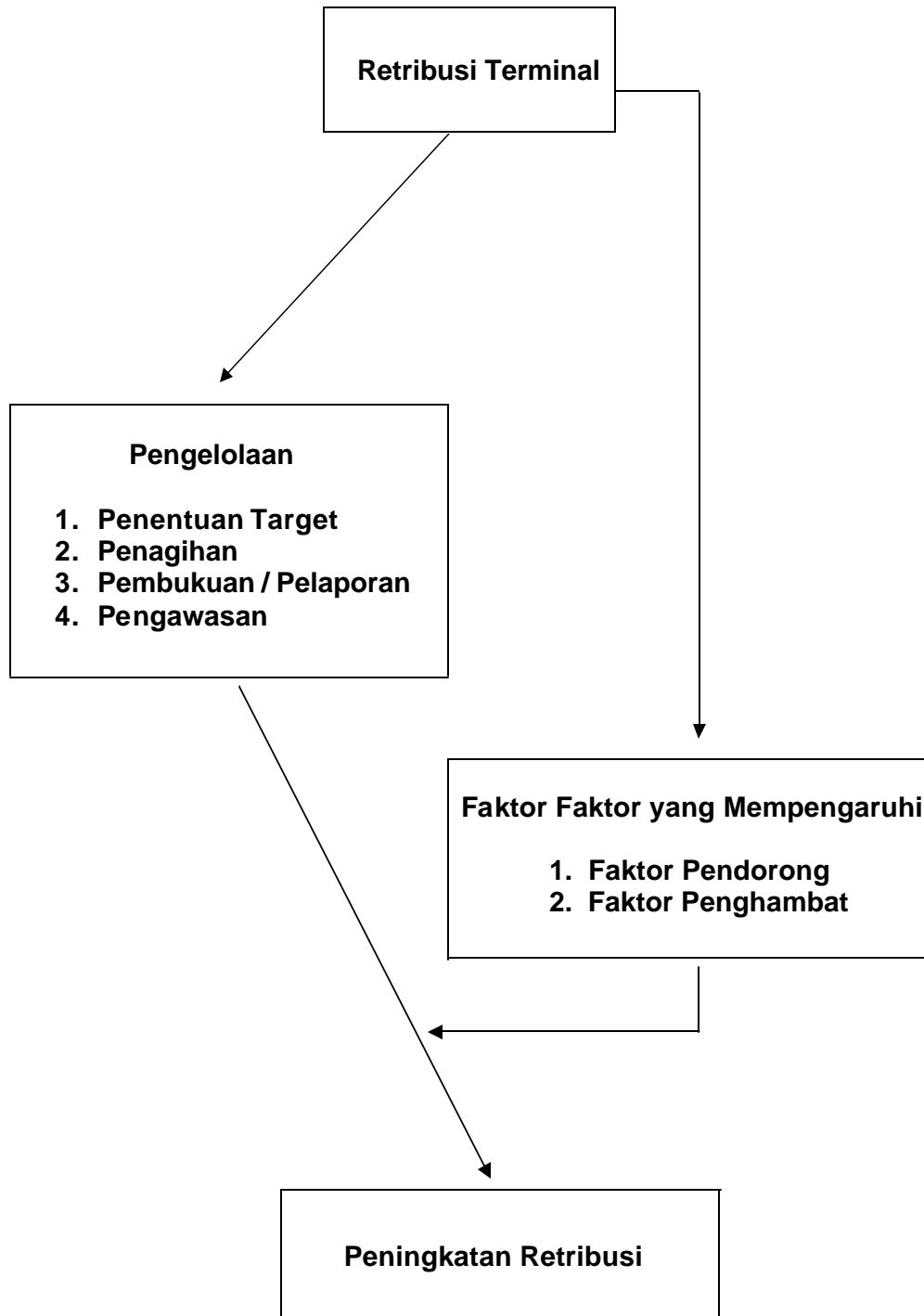
ditandai dengan semakin banyaknya perpindahan atau pergerakan orang dan barang yang menggunakan berbagai kendaraan khususnya kendaraan umum maka pemerintah kabupaten Bone memberlakukan Peraturan Daerah untuk menarik retribusi daerah dari potensi tersebut salah satunya adalah Peraturan daerah mengenai Retribusi Terminal.

Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 dijelaskan bahwa Untuk menunjang kelancaran mobilitas orang atau arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan antar moda secara lancar dan tertib ditempat tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal.

Sehingga dengan semangat pengaturan mobilitas barang dan jasa serta untuk menciptakan keterpaduan antarmoda serta untuk meningkatkan pendapatan asli daerah Pemerintah daerah memberlakukan Peraturan Daerah Kabupaten Bone nomor 3 Tahun 1999 Tentang Retribusi Terminal yang dirubah dengan Perda nomor 8 Tahun 2000 Tentang Perubahan Pertama Peraturan Daerah No.3 Tahun 1999 Tentang Retribusi Terminal.

Dalam perkembangan selanjutnya ternyata Penerimaan retribusi terminal dalam 2 tahun terakhir tidak sesuai dengan yang diharapkan. Hal ini terjadi karena diduga adanya permasalahan dalam pengelolaan retribusi Terminal sehingga pengelolaan Retribusi Terminal belum berjalan dengan baik yang terdiri atas Penentuan Target Retribusi, Pemungutan Retribusi, Pembukuan / Pelaporan Retribusi dan Pengawasan Retribusi yang dipengaruhi oleh beberapa faktor dan diidentifikasi dalam 2 bahagian yaitu faktor pendorong dan faktor penghambat.

Tabel3
Kerangka Pemikiran



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan alat analisis deskriptif kualitatif, dengan cara memberikan uraian - uraian dari setiap jawaban yang dikumpulkan dari responden.

B. Lokasi dan waktu penelitian

Lokasi penelitian Analisis pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone dan waktu penelitian pada bulan Juni dan Juli 2006.

C. Populasi dan sampel

1. Populasi

Populasi Penelitian ini adalah Aparat Dinas Perhubungan Kabupaten Bone sejumlah 139 orang Yang terdiri PNS sejumlah 24 orang dan Tenaga Honorer sejumlah 115 orang.

2. Sampel

Teknik yang digunakan dalam pengambilan sampel pada penelitian ini adalah Purposive Sampling. Sampel sengaja dipilih karena dianggap mengetahui pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE.

Adapun Jumlah Sampel adalah 38 orang yang terdiri atas aparat Pengelola Retribusi Terminal Petta PonggawaE 38 orang yang berstatus PNS 3 orang dan Tenaga Honorer 35 orang

Selain itu dalam penelitian ini terdapat beberapa informan yang memberikan informasi yang penting menyangkut pelaksanaan penelitian ini yaitu :

1. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bone.
2. Kepala Sub Din LLAJ Dinas Perhubungan Kabupaten Bone.
3. Kepala Bagian Tata Usaha Dinas Perhubungan Kabupaten Bone.
4. Kepala Terminal Petta PonggawaE.

D. Jenis dan sumber data

1. Data sekunder

Data sekunder yang dimaksud dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh dari instansi terkait dengan lingkup penelitian ini , yakni Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Bone dan Kantor Terminal Petta PonggawaE.

2. Data primer

Data primer yang di maksud dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh secara langsung dari responden berupa informasi dan tanggapan responden yang berhubungan dengan variabel penelitian ini.

D. Teknik Pengumpulan data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. **Observasi** : Penulis melakukan pengamatan secara langsung terhadap proses pelaksanaan pengelolaan Retribusi Terminal serta sarana dan prasarana dan perangkat administrasi Pada Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Bone dan Kantor Terminal Petta PonggawaE.
2. **Wawancara** : Dalam penulisan ini dilakukan wawancara secara langsung dengan informan yaitu pejabat-pejabat pada Dinas Perhubungan Kabupaten Bone.
3. **Kuesione r** : Penulis memberikan daftar pertanyaan kepada responden berupa pertanyaan tertutup dan pertanyaan terbuka.

F. Analisis data

Tehnik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah degan menggunakan skala likert dengan mencari frekwensi rata rata (mean) dan total frekwensi rata- rata (total mean) .Untuk mendapatkan hasil akhir dari perhitungan tersebut, kemudian ditarik interpretasi dari angka yang diperoleh secara deskriptif kualitatif berdasarkan standar dan kategori pada table :

1. Penentuan skala ukur
 - a. Jawaban I skor 4
 - b. Jawaban II skor 3
 - c. Jawaban III skor 2
 - d. Jawaban IV skor 1

2. Kemudian mengalikan jawaban responden (frekwensi) dengan skor penelitian (bobot) dibagi dengan banyaknya responden sehingga diperoleh nilai rata-rata
3. Mengklasifikasi jumlah nilai rata - rata dalam interval yang ditentukan dengan rumus STURGE

$$i = \frac{R}{k}$$

$$i = \frac{4 - 1}{4} = 0.75$$

Keterangan i = Besar interval
 R = Selisih skor tertinggi dengan skor terendah
 k = Alternatif Jawaban

Selanjutnya dalam menganalisis data dipergunakan interval, selengkapnya adalah sebagai berikut :

- | | |
|-------------------|-----------------|
| (1) Baik | (3.28 - 4.00) |
| (2) Cukup Baik | (3.52 - 3.27) |
| (3) Kurang Baik | (1.76 - 2.51) |
| (4) Tidak baik | (1.00 - 1.75) |

G. Defenisi operasional

1. Retribusi Terminal adalah Pembayaran atas jasa parkir untuk kendaraan penumpang dan bus dan penggunaan fasilitas terminal lainnya.

2. Pengelolaan Terminal

a. Penentuan target = Perumusan tentang jumlah penerimaan atau perkiraan perhitungan pendapatan daerah yang secara minimal dapat dicapai dalam satu tahun anggaran.

Indikator :

- Pendataan.
- Besar Tarif.
- Fasilitas Terminal.

b. Pemungutan = Kegiatan aparat pengelola dalam hal ini adalah kolektor dalam melakukan penarikan Retribusi terhadap wajib Retribusi.

Indikator :

- Keaktifan Kolektor.
- Pemberian Insentif.
- Prosedur pembayaran.

c. Pembukuan / Pelaporan = Kegiatan setelah pemungutan yang dilakukan oleh bendaharawan penerima yaitu mencatat transaksi Retribusi yang terjadi.

Indikator :

- Ketepatan waktu kolektor menyetor.
- Kesesuaian jumlah kupon TPR yang telah digunakan dengan jumlah uang yang di setor.
- Ketepatan waktu bendaharawan menyetor hasil Retribusi ke Bank yang ditunjuk.

d. Pengawasan = Kegiatan pengawasan / peninjauan kelengkapan oleh pimpinan serta kegiatan pemeriksaan pelaksanaan pemungutan Retribusi Terminal melalui laporan.

Indikator :

- Pengawasan langsung.
- Pengawasan Tidak Langsung.
- Pengawasan oleh Bawasda

3. Faktor yang mempengaruhi yaitu :

a. Faktor pendukung = Faktor – faktor yang mendukung dalam pengelolaan Retribusi Terminal di Terminal Petta PonggawaE.

b. Faktor Penghambat= Faktor – faktor yang menghambat dalam pengelolaan Retribusi Terminal di Terminal Petta PonggawaE.

BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI DAN PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

Letak Geografi

Kabupaten Bone merupakan salah satu Kabupaten di Pesisir Timur Sulawesi Selatan yang terletak antara $04^{\circ}13'$ - $5^{\circ}06'$ Lintang Selatan dan antara $119^{\circ}42'$ – $120^{\circ}30'$ Bujur Timur dan mempunyai garis pantai sepanjang 138 Km dari arah selatan ke arah utara serta berjarak ± 174 Km dari Kota Makassar Ibukota Provinsi Sulawesi Selatan, berbatasan langsung dengan Kabupaten Wajo dan Soppeng di Sebelah Utara, Kabupaten Sinjai dan Gowa di Sebelah Selatan, Teluk Bone di Sebelah Timur serta berbatasan dengan Kabupaten Maros, Pangkep dan Barru di Sebelah Barat. Kondisi fisik Kabupaten Bone terdiri dari 3 [Tiga] dimensi yaitu: Lautan, Daratan dan Perbukitan/Pegunungan.

Administrasi

Secara administratif terdiri dari 27 Kecamatan dan 333 desa serta 39 kelurahan. Kecamatan Bonto Cani merupakan kecamatan yang terbesar yakni seluas $\pm 463,35$ Km² atau 10,16% dari luas Kabupaten Bone. Kecamatan terkecil yaitu Kecamatan Tanete Riattang yang juga merupakan bagian dari Ibukota Kabupaten dengan luas $\pm 23,79$ Km² atau 0,52% dari luas Kabupaten Bone.

Tabel 4**Jumlah Kecamatan, Desa dan Kelurahan di Kabupaten Bone**

No.	Wilayah Administrasi	Jumlah
1.	Kecamatan	27
2.	Desa	333
3.	Kelurahan	39

(sumber Buku Bone dalam angka 2005)

Penduduk

Total penduduk Kabupaten Bone pada Tahun 2005 sebanyak 688.080 jiwa, terdiri dari 325.661 jiwa pria dan 362.419 jiwa wanita dengan kepadatan penduduk rata-rata 151 jiwa per km² yang dihuni berbagai etnis yaitu Bugis, Makassar, Toraja, Jawa dan Keturunan Asing (Cina)..

Tabel 5**Jumlah Penduduk di Kabupaten Bone****Tahun 2001 - 2005**

No	Tahun	Laki - laki	Permpuan	Total
1	2001	-	-	654.391
2	2002	310.765	349.082	659.820
3	2003	324.488	361.102	685.590
4	2004	325.661	362.419	688.010
5	2005	328.617	365.664	694.311

(Sumber Buku Bone dalam angka 2005)

Transportasi Darat

Panjang seluruh jaringan jalan di Kabupaten Bone Tahun 2005 adalah 2.823,186 Km yang terdiri dari Jalan Nasional 156,350 km, Jalan Provinsi 254,285 km, Jalan Kabupaten 2.414,813 km, dan Jalan Perkotaan 68,368 km, dimana Jalan Kabupaten dan Perkotaan 20,20% dalam keadaan kondisi baik dengan konstruksi Aspal/Hotmix sebanyak 33,98%. Seiring dengan pembangunan/perbaikan jalan, tersedia juga Alat Transportasi Umum untuk memperlancar aksesibilitas ke beberapa Kabupaten/Kota di Provinsi Sulawesi Selatan maupun dalam Kabupaten Bone sendiri yang melalui Terminal Regional Petta PonggawaE.

Tabel 6
Panjang jalan di Kabupaten Bone
Tahun 2000 – 2005

No	Tahun	Panjang Jalan
1	2001	2754,498
2	2002	2754,498
3	2003	2754,498
4	2004	2754,498
5	2005	2825,448

(sumber : Buku Bone dalam angka 2005)

Transportasi Laut

Transportasi Laut di Kabupaten Bone sebagian besar kapasitasnya merupakan perhubungan laut antar pulau yang didukung oleh 5 Dermaga

yaitu: Dermaga Pelabuhan BajoE Tanete Riattang Timur, Pelabuhan Pallime Cenrana, Pelabuhan Kading Barebbo, Pelabuhan Ujung Pattiro SibuluE dan Pelabuhan UloE Dua BoccoE. Karakteristik pergerakan moda laut di semua pelabuhan kebanyakan merupakan kapal barang antar pulau yang umumnya memuat hasil bumi dan olahan dari dan ke Kabupaten Bone.

Tabel 7

Dermaga di Kabupaten Bone

No	Dermaga	Lokasi
1	Pelabuhan BajoE	Kec. Tanete Riattang Timur
2	Pelabuhan Pallime	Kec .Cenrana
3	Pelabuhan Kading	Kec .Barebbo
4	Pelabuhan Ujung Pattiro	Kec. SibuluE
5	Pelabuhan UloE	Kec.Dua BoccoE

(Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Bone)

B. VISI DAN MISI DINAS PERHUBUNGAN

VISI :

Peningkatan kompetensi Dinas Perhubungan guna menunjang pemerataan transportasi dan mewujudkan dukungan kemajuan ekonomi rakyat di Kabupaten Bone pada tahun 2008.

MISI :

1. Peningkatan SDM melalui pelatihan / pendidikan penjenjangan / teknik fungsional guna menciptakan profesionalisme aparat Dinas Perhubungan Kabupaten Bone.
2. Mendorong / mengkoordinasikan dengan instansi terkait membangun dan meningkatkan prasarana transportasi.
3. Menyempurnakan system jaringan transportasi dengan menjadikan terminal sebagai simpul moda transportasi.
4. Menyusun untuk menetapkan piranti lunak secara fleksibel untuk menyesuaikan perkembangan kemajuan tehknologi transportasi.
5. Melengkapi sarana pendukung tata tertib dan kelancaran lalu lintas.
6. Peningkatan kualitas pelayanan dan efektivitas kontribusi PAD

MOTTO :

TERATUR – TERTIB

AMAN – LANCAR

SELAMAT DAN TERJANGKAU

C. STRUKTUR ORGANISASI DINAS PERHUBUNGAN

Sesuai dengan Keputusan Bupati Bone Nomor 252 Thun 2001 TENTANG RINCIAN TUGAS KEPALA DINAS, KEPALA BAGIAN TATA USAHA, KEPALA SUB BAGIAN, KEPALA SUB DINAS PADA DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BONE.

- a. **Kepala Dinas** mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas pemerintahan dan pembangunan dibidang perhubungan yang diserahkan dan diperbantukan kepada daerah dikabupaten Bone, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan yang berlaku.

Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada diatas , Dinas Perhubungan mempunyai fungsi :

- a. Pengumpulan dan pengolahan data , penyusunan rencana dan program bidang perhubungan Kabupaten Bone
- b. Pelaksanaan urusan kepegawaian, keuangan, perlengkapan, hubungan masyarakat, tata usaha serta rumah tangga Dinas Perhubungan.
- c. Koordinasi, pengendalian dan pengawasan kerja serta evaluasi pelaksanaan tugas dibidang perhubungan darat.
- d. Koordinasi, pengendalian dan pengawasan kerja serta evaluasi pelaksanaan tugas dibidang perhubungan laut.
- e. Koordinasi, pengendalian dan pengawasan kerja serta evaluasi pelaksanaan tugas dibidang Pos dan Telekomunikasi

- b. Wakil Kepala Dinas** mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas
- tugas Dinas dan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas.

Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud diatas , Wakil Kepala Dinas mempunyai fungsi

- a. Melaksanakan tugas Kepala Dinas bilamana Kepala Dinas berhalangan dan atau tidak berada ditempat.
 - b. Melakukan pengawasan terhadap lingkup tugas Dinas.
 - c. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas.
- c. Kepala Bagian Tata Usaha** mempunyai tugas melaksanakan pemberian pelayanan administratif kepada semua satuan organisasi di lingkungan Dinas Perhubungan Kabupaten Bone;

Untuk melaksanakan tugas sebagaimana tersebut ayat (1) pasal ini, Bagian Tata Usaha menyelenggarakan fungsi :

- a. Pelaksanaan urusan Keuangan dan Kepegawaian
 - b. Pelaksanaan urusan ketatausahaan dan Kerumah tanggaan;
 - c. Pelaksanaan urusan Perencanaan dan Program, Pengumpulan dan Pengelolaan data serta laporan.
- d. Kepala Sub Dinas Lalu Lintas Angkutan Sungai dan Penyeberangan (LLASDP)** mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, pengendalian dan penyelenggaraan Manajemen dan rekayasa Lalu Lintas dan jasa kepelabuhan, sarana dan

prasarana serta keamanan dan ketertiban angkutan sungai, danau dan penyeberangan;

Untuk melaksanakan tugas tersebut, Sub Dinas Lalu Lintas Angkutan Sungai dan Penyeberangan mempunyai fungsi :

- a. Menyusun rencana dan program penyelenggaraan angkutan sungai, danau dan penyeberangan;
- b. Penyusunan rencana dan program sarana dan prasarana angkutan sungai, danau dan penyeberangan;
- c. Penyusunan rencana dan program keselamatan, keamanan dan ketertiban angkutan sungai, danau dan penyeberangan;
- d. Menyiapkan penyelenggaraan pembinaan pengelolaan SAR pengawasan jaringan lalu lintas ASDP dan pengawasan bahan atau barang berbahaya lintas ASDP.
- e. Kepala Sub Dinas Perhubungan Laut** mempunyai tugas melaksanakan Pengendalian dan Pengawasan, koordinasi kegiatan angkutan laut dan keselamatan pelayaran penyiapan penetapan lokasi pemasangan dan pemeliharaan rambu laut serta pengendalian dan pengawasan pengelolaan pelabuhan.
Untuk melaksanakan tugas sebagaimana tersebut ayat (1) pasal ini, Sub Dinas Perhubungan Laut mempunyai fungsi :
 - a. Pembinaan dan Pengawasan kegiatan operasional angkutan laut;
 - b. Pembinaan dan pengawasan usaha jasa angkutan laut;

- c. Pembinaan dan pengawasan kegiatan operasional kepelabuhan;
 - d. Pembinaan dan pengawasan kegiatan operasional keselamatan pelayaran;
 - e. Pembinaan dan pengawasan kegiatan penjagaan, penyelamatan dan tertib bandar.
- f. Kepala Sub Dinas LLAJ** mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan pengendalian penyelenggaraan dan manajemen serta rekayasa lalu lintas angkutan, prasarana serta keselamatan dan tehnik sarana lalu lintas dan angkutan jalan Kabupaten;
- Untuk melaksanakan tugas tersebut, Sub Dinas LLAJ mempunyai fungsi :
- a. Menyiapkan bahan pengendalian dan pengawasan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
 - b. Menyiapkan penyusunan dan penetapan jaringan transportasi jalan;
 - c. Penyiapan rencana dan program prasarana lalu lintas dan angkutan jalan dalam Daerah Kabupaten Bone;
 - d. Penyiapan rencana dan program keselamatan lalu lintas dan angkutan dalam Daerah Kabupaten Bone.

D.DAFTAR TARIF RETRIBUSI TERMINAL

Berdasarkan Perda no. 8 Tahun 2000 Tentang Perubahan Pertama Peraturan Daerah No.3 Tahun 1999 Tentang Retribusi Terminal maka besarnya tarif retribusi terminal adalah sebagai berikut

Tabel 8

Tarif Retribusi Terminal

JENIS PELAYANAN / JENIS KENDARAAN	TARIF RETRIBUSI (Rp)		
	PARKIR	TEMPAT MENAIKKAN DAN MENURUNKAN PENUMPANG	JUMLAH
BUS ANTAR KOTA DALAM PROPINSI :			
-Bus Besar	1.700	300	2.000
-Bus Sedang	1.200	300	1.500
-Bus Kecil	700	300	1.000
BUS CEPAT ANTAR KOTA ANTAR PROPINSI :			
-Bus Besar	1.500	1.500	3.000
-Bus Sedang	1.000	1.500	2.500
-Bus Kecil	500	1.500	2.000
BUS LAMBAT ANTAR KOTA ANTAR PROPINSI :			
- Bus Besar	1.500	500	2.000
- Bus Sedang	1.000	500	1.500
- Bus Kecil	500	500	1.000
MOBIL PENUMPANG :			
- Antar Kota Antar Propinsi	250	250	500
- Antar Kota Dalam Propinsi	300	200	500
ANGKUTAN PEDESAAN / ANGKUTAN KOTA :			
- Mobil Penumpang	200	300	500
- Mobil Kecil	300	700	1.000
- Mobil Kota	500	1.000	1.500

(sumber Kantor Tetrninal Petta PongawaE)

JENIS PELAYANAN	JENIS FASILITAS	TARIF
PEMAKAIAN RUANG TIDUR		Rp. 2500 / permalam
PEMAKAIAN TEMPAT USAHA	<ul style="list-style-type: none"> - Ruko - Toko - Kios - Los 	<ul style="list-style-type: none"> Rp. 8000 / m2 /bulan Rp. 7000 / m2 / bulan Rp. 6000 / m2 / bulan Rp. 5000 / m2 /bulan
PEMAKAIAN FASILITAS LAINNYA	<ul style="list-style-type: none"> - Parkir kendaraan - Setiap penjual Yang menjajakan dagangannya dalam terminal - Setiap orang yang memasuki / menggunakan fasilitas ruang tunggu - Pemakaian fasilitas toilet - Pencucian mobil 	<ul style="list-style-type: none"> Rp.2000 / malam Rp.300 / sekali masuk Rp. 200 / sekali masuk Rp.200 / untuk Buang air kecil Rp.500 / untuk Buang air Besar/mandi Rp.3000 / Bus kecil Rp.3500 / Bus sedang Rp.4500 / Bus besar

(sumber Kantor Tetrninal Petta PonggawaE)

Tarif retribusi Terminal yang dikenakan dalam pengelolaan retribusi terminal di Terminal Petta PonggawaE di seragamkan Pada Tahun 2000 sebesar 1,2000 pada tahun 2001 – 2002 adalah 1.500 dan Tahun 2003 sampai berakhirnya penelitian ini adalah sebesar Rp. 2000 untuk semua jenis kendaraan tidak disesuaikan dengan perda no.8 tahun 2000

Jumlah Kendaraan umum yang membayar Retribusi Terminal di Terminal Petta PonggawaE.

Kendaraan umum yang membayar retribusi Terminal di Terminal Petta PonggawaE berdasarkan jumlah kupon yang telah digunakan

Tabel 9

Kendaraan Angkutan Penumpang Umum yang membayar retribusi di Terminal Petta PonggawaE Berdasarkan kupon Retribusi yang telah digunakan

NO	TAHUN	JUMLAH KENDARAAN	PERSENTASE (%)
1	2001	183.553	-
2	2002	197.595	7,84
3	2003	275.698	39,52
4	2004	264.960	-3,89
5	2005	243.935	-7,93

(sumber Kantor Tetrninal Petta PonggawaE)

Dari Tabel kendaraan umum yang membayar retribusi di Terminal Petta PonggawaE berdasarkan jumlah kupon retribusi yang telah digunakan menjelaskan bahwa pada tahun 2002 jumlah kendaraan yang masuk terminal naik sebesar 7,84 % , kemudian pada tahun 2003 jumlah kendaraan naik menjadi 39,52 % dari tahun 2002, Pada Tahun 2004 jumlah kendaraan menurun dari tahun 2003 sebesar (- 3,89 %) dan kemudian pada tahun 2005 jumlah kendaraan kembali menurun dari tahun 2004 sebesar (- 7,93 %) yang berakibat penurunan jumlah penerimaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE tahun 2004 dan tahun 2005 kembali mengalami penurunan

E. PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

I. PENGELOLAAN RETRIBUSI TERMINAL

Terminal Petta PonggawaE merupakan Terminal angkutan umum darat tipe A yang dalam pengelolaannya menurut Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bone terbagi atas beberapa tahap yang saling berkait satu sama lainnya. Yaitu terdiri atas

- a. **Penentuan target** = Perumusan tentang jumlah penerimaan atau perkiraan perhitungan pendapatan daerah yang secara minimal dapat dicapai dalam satu tahun anggaran yang terdiri atas Pendataan, Besar Tarif, Fasilitas Terminal.
- b. **Pemungutan** = Kegiatan aparat pengelola dalam hal ini adalah kolektor dalam melakukan penarikan Retribusi terhadap wajib Retribusi yang terdiri atas Keaktifan Kolektor, Pemberian Insentif, Prosedur pembayaran.
- c. **Pembukuan / Pelaporan** = Kegiatan setelah pemungutan yang dilakukan oleh bendaharawan penerima yaitu mencatat transaksi Retribusi yang terjadi yang terdiri atas Ketepatan waktu kolektor menyetor, Kesesuaian jumlah kupon TPR yang telah digunakan dengan jumlah uang yang di setor, Ketepatan waktu bendaharawan menyetor hasil Retribusi ke Bank yang ditunjuk.
- d. **Pengawasan** = Kegiatan pengawasan / peninjauan kelengkapan oleh pimpinan serta kegiatan pemeriksaan pelaksanaan pemungutan

Retribusi Terminal melalui laporan.yang terdiri atas Pengawasan langsung, Pengawasan Tidak Langsung., Pengawasan oleh Bawasda

a. Penentuan Target.

Penentuan target dalam pengelolaan Retribusi Terminal adalah Perumusan tentang jumlah penerimaan atau perkiraan perhitungan pendapatan daerah yang secara minimal dapat di capai dalam satu tahun anggaran.

Dalam penentuan target ini didasarkan pada *pendataan dan Besaran tarif yang dikenakan dan Fasilitas Terminal* yang akan menunjang dalam pengelolaan Retribusi Terminal. Sehingga penentuan target dapat dilakukan dengan tepat dan objektif..

a.1 Pendataan.

Bagian pertama dalam penentuan target retribusi adalah pelaksanaan pendataan.banyaknya kendaraan angkutan umum yang ada di Kabupaten Bone dan kendaraan umum lainnya yang diperkirakan akan dikenakan Retribusi Terminal didata sehingga dapat disusun target yang objektif dalam pengelolaan Retribusi Terminal.

Berikut Tanggapan responden mengenai efektifitas pendataan Retribusi Terminal :

Tabel 10
Tanggapan Responden mengenai efektifitas pendataan

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Efektif	9	4	36
2	Cukup Efektif	26	3	78
3	Kurang Efektif	3	2	6
4	Tidak Efektif	-	1	-
	Total	38		120

Dari pengelolaan jawaban responden diperoleh hasil **3,15** yang berarti bahwa dalam efektifitas pendataan Jumlah kendaraan penumpang umum termasuk **cukup Efektif** atau dikategorikan Efektifitas pendataan **Cukup baik**.

Responden yang menjawab **Efektif** sebanyak 9 orang berpendapat bahwa karena kendaraan penumpang umum telah didata dengan cukup akurat. Responden yang menjawab **cukup Efektif** sebanyak 26 orang berpendapat bahwa data kendaraan penumpang umum telah cukup tersedia di Data base Dinas Pehubungan dan pihak dinas perhubungan dalam memperoleh data telah bekerja sama dengan instansi terkait seperti organda dan kepolisian sehingga data yang diperoleh cukup lengkap namun dalam hal data AKDP dan AKAP pihak Dinas Perhubungan kesulitan dalam memperoleh data akibat kurang adanya koordinasi dengan instansi yang berwenang yaitu dinas Perhubungan Propinsi. Sedangkan responden yang menjawab **kurang efektif** sebanyak 3 orang berpendapat bahwa Dalam pendataan data yang diperoleh tidak akurat karena pihak Dinas Perhubungan hanya berdasarkan pada jumlah kendaraan yang didaftarkan Perusahaan angkutan umum untuk memperoleh izin trayek dan tidak langsung mendata ke pihak perusahaan angkutan umum yang terkadang mendaftarkan angkutan umumnya satu izin trayek digunakan oleh beberapa kendaraan sekaligus,

Dalam pendataan data AKAP dan AKDP yang merupakan kewenangan Dinas Perhubungan Propinsi kurang begitu tersedia, hal ini karena kurang adanya koordinasi dengan instansi tersebut, Dengan tidak

tersedianya data AKDP dan AKAP yang lengkap Selain itu dalam pendataan hanya berdasarkan pada jumlah kendaraan yang membayar retribusi terminal ditahun tahun sebelumnya tidak dilakukan dengan mendata dilapangan sehingga dapat menyebabkan terjadinya pembiasan dalam penentuan target penerimaan retribusi terminal sehingga penentuan target retribusi Terminal tidak bersifat objektif namun mengarah kepada subyektifitas para perencana yang menentukan target retribusi terminal.

a.2 Tarif Retribusi

Dalam penentuan target Reribusi Terminal besaran tarif retribusi yang dikenakan semestinya sesuai dengan proyeksi pendapatan retribusi yang akan diterima yang artinya Retribusi yang diterima dapat menguntungkan dalam penerimaan retribusi.

Berikut Tanggapan responden mengenai kesesuaian tarif retribusi Terminal :

Tabel 11

Tanggapan Responden mengenai Kesesuaian tarif Retribusi

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Sesuai	8	4	32
2	Cukup Sesuai	24	3	72
3	Kurang Sesuai	6	2	12
4	Tidak Sesuai	-	1	-
	Total	38		116

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil **3,05**. Artinya bahwa besaran tarif **cukup sesuai** atau dikategorikan kesesuaian tarif **cukup baik**.

Responden yang menjawab **sesuai** yang berjumlah 8 orang berpendapat bahwa tarif retribusi terminal sudah sesuai dengan nilai ekonomi dalam penerimaan Retribusi Terminal. Responden yang menjawab **cukup sesuai** yang berjumlah 24 orang berpendapat bahwa tarif Retribusi Terminal cukup sesuai namun responden berpendapat bahwa Tarif Retribusi masih bisa untuk di tingkatkan nilainya karena adanya inflasi untuk itu nilai tarif sebaiknya mengikuti nilai inflasi sehingga nilai riil yang diterima dapat lebih ditingkatkan. Responden yang menjawab **kurang sesuai** yang berjumlah 6 orang berpendapat bahwa besar tarif retribusi sudah tidak sesuai dengan keadaan perekonomian sekarang, karena besar tari retribusi ditetapkan semenjak tahun 2000 sehingga perlu disesuaikan dengan keadaan terkini.

Tarif yang dikenakan dalam retribusi Terminal di terminal petta PonggawaE di Lapangan dari hasil penelitian tidak sama dengan tarif yang tertera pada Perda. Aparat pengelola dalam menerapkan tarif retribusi menyeragamkan tarif retribusi sebesar Rp. 2000 kepada semua jenis kendaraan angkutan penumpang umum hal ini tentunya dapat merugikan angkutan penumpang umum yang jenis tarif retribusinya dibawah nilai Rp. 2000. untuk itu perlu adanya penertiban dalam pengenaan tarif sesuai dengan tarif retribusi yang tertera di dalam Perda.

a.3 Fasilitas Terminal.

Dalam penentuan target Retribusi Terminal, Fasilitas Terminal harus diperhitungkan. Hal ini didasarkan bahwa dalam penerimaan Retribusi Terminal selain Retribusi untuk kendaraan dan penumpang yang dikenakan juga dapat dikenakan biaya untuk pemakaian fasilitas terminal. Adapun Fasilitas Terminal di Terminal Petta PonggawaE yang dapat ditarik pembayaran adalah

Kios 13 Buah.

Kamar Mandi / wc.

Fasilitas Tunggu Penumpang.

Fasilitas Parkir Kendaraan yang bermalam.

Beberapa jenis Fasilitas ini seharusnya dimasukkan dalam penentuan target Retribusi Terminal.

Berikut tanggapan responden mengenai fasilitas terminal di perhitungkan pada penentuan target dalam pengelolaan retribusi terminal :

Tabel 12

Fasilitas Terminal dalam penentuan target Retribusi Terminal Petta PonggawaE

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Diperhitungkan	5	4	20
2	Cukup Diperhitungkan	10	3	30
3	Kurang Diperhitungkan	20	2	40
4	Tidak Diperhitungkan	3	1	3
	Total	38		93

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil **2,44**, yang berarti bahwa dalam penentuan target Retribusi Terminal Petta PonggawaE fasilitas Terminal **kurang diperhitungkan** atau dikategorikan perhitungan mengenai fasilitas terminal dalam penentuan target **Kurang Baik**.

Responden yang menjawab diperhitungkan sebanyak 5 orang dan cukup diperhitungkan sebanyak 10 orang berpendapat bahwa fasilitas terminal tetap diperhitungkan namun karena terminal tidak berfungsi secara optimal maka pendapatan dari fasilitas terminal tidak dapat ditarik, Responden yang menjawab kurang diperhitungkan sebanyak 20 orang berpendapat bahwa fasilitas terminal kurang diperhitungkan berpendapat bahwa berpendapat bahwa fasilitas terminal kurang mendapatkan perhatian dalam penentuan target Retribusi Terminal, hal ini disebabkan selain terminal petta PonggawaE tidak berfungsi secara optimal juga disebabkan karena dalam penentuan target para perencana hanya terfokus pada retribusi untuk kendaraan Angkutan Umum.

Dari hasil pengamatan peneliti bahwa fasilitas Terminal kurang mendapat perhatian dalam penentuan target Retribusi karena Terminal Petta PonggawaE tidak berfungsi secara optimal, Terminal Petta PonggawaE tidak digunakan sebagai tempat naik dan turunnya penumpang tetapi angkutan penumpang umum hanya masuk ke terminal untuk membayar retribusi dan menaikkan dan menurunkan penumpang ditempat lain sehingga terminal Petta PonggawaE sepi dan tidak berfungsi secara optimal.

b. Pemungutan

Pemungutan Retribusi merupakan bagian dalam pengelolaan retribusi Terminal. Pemungutan retribusi dalam penelitian ini di bagi atas keaktifan kolektor, pemberian insentif dan prosedur pembayaran retribusi terminal.

b.1 Keaktifan Kolektor

Yang dimaksud dengan keaktifan kolektor adalah waktu kerja kolektor berada di Loker TPR, Berikut tanggapan responden mengenai keaktifan kolektor dalam pengelolaan retribusi terminal.

Berikut tanggapan responden mengenai keaktifan Kolektor dalam pengelolaan retribusi terminal :

Tabel 13
Tanggapan Responden mengenai Keaktifan Kolektor

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Aktif	-	4	-
2	Cukup aktif	6	3	18
3	Kurang aktif	32	2	64
4	Tidak aktif	-	-	-
	Total	38		82

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil **2,15**, Artinya keaktifan kolektor **kurang aktif** atau dikategorikan keaktifan kolektor dalam pengelolaan **kurang baik**

Responden yang menjawab **Cukup aktif** yang berjumlah 6 orang berpendapat bahwa Kolektor dalam menjalankan tugasnya cukup aktif dengan jam kerja mulai dari pukul 5.30 pagi sampai dengan pukul 23.00

malam. Sedangkan Responden yang menjawab kurang aktif yang berjumlah 32 orang berpendapat bahwa kolektor [perlu ditambah jam kerjanya bukan hanya dari pukul 5.30 pagi sampai pukul 23.00 tapi perlu ditambah lagi sampai dengan 24 jam karena adanya peluang pemasukan retribusi diluar pukul 5.30 pagi sampai 23.00.

Berdasarkan hasil pengamatan peneliti di temukan fakta bahwa jam buka TPR adalah pukul 5.30 sampai pukul 23.00, sehingga angkutan umum yang beroperasi diluar jam tersebut tidak dapat dikenakan Retribusi sehingga potensi Retribusi pada jam – jam tersebut tidak dapat diterima, sehingga menyarankan adanya pembagian sift untuk kolektor sehingga pemungutan retribusi dapat dilakukan 24 jam. Dengan demikian potensi Retribusi dapat digarap dengan seoptimal mungkin.

b.2 Pemberian Insentif

Pemberian Insentif merupakan bagian dari proses pemungutan Reteribusi. Insentif ini di peroleh sebagai upah pungut yang berjumlah 10 % dari Perolehan Retribusi yang diberikan dalam bentuk uang tunai kepada aparat pengelola. Dengan pemberian insentif yang sesuai dengan hasil kerja dapat lebih meningkatkan motivasi kerja aparat pengelola Retribusi Terminal

Berikut tanggapan responden mengenai Pemberian insentif dalam pengelolaan retribusi terminal :

Tabel 14
Tanggapan Responden mengenai
kesesuaian Jumlah Insentif

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Sesuai	24	4	96
2	Cukup Sesuai	12	3	36
3	Kurang Sesuai	2	2	4
4	Tidak Sesuai	-	1	-
	Total	38		136

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil **3,57** yang artinya bahwa Insentif telah **sesuai** diberikan kepada aparat pengelola atau dikategorikan kesesuaian tarif **Baik**

Responden yang menjawab **sesuai** yang berjumlah 24 orang berpendapat bahwa insentif yang diterima telah sesuai dengan hasil kerja yang telah mereka lakukan. Responden yang menjawab cukup sesuai yang berjumlah 12 orang berpendapat bahwa insentif yang diterima cukup sesuai dengan hasil kerja mereka tapi mereka mengharapkan perlunya peningkatan jumlah insentif dan frekwensi pemberian insentif. Responden yang menjawab kurang sesuai yang berjumlah 2 orang berpendapat bahwa insentif yang diberikan kurang sesuai dengan hasil kerja yang telah mereka lakukan dan perlu ditambah dalam waktu dekat.

Dari hasil pengamatan dan wawancara dengan Informan bahwa pemberian insentif dilakukan setiap 3 bulan sekali dengan jumlah yang bervariasi sesuai dengan bidang tugas masing-masing aparat pengelola. Jumlah terbesar diterima oleh para kolektor yang merupakan ujung tombak

dalam penarikan distribusi. Mengenai nilai insentif tidak bisa ditambah begitu saja karena diatur dalam Peraturan Daerah.

b.3 Prosedur Pembayaran Retribusi

Prosedur pembayaran Retribusi merupakan hal yang penting dalam pemungutan retribusi terminal, hal ini didasari bahwa apabila prosedur pembayaran bertele- tele tentu akan memberikan kesulitan dalam pemungutan Retribusi Terminal.

Berikut tanggapan responden mengenai Prosedur pembayaran Retribusi Terminal :

Tabel 15

**Tanggapan Responden mengenai
Prosedur Pembayaran Kupon TPR**

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Mudah	29	4	116
2	Cukup Mudah	9	3	27
3	Kurang Mudah	-	4	-
4	Tidak Mudah	-	1	-
5	Total	38		143

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil **3,76** yang artinya bahwa Prosedur pembayaran retribusi **Mudah dilakukan** atau dikategorikan prosedur pembayaran Kupon TPR **Baik**.

Responden yang menjawab mudah dilakukan sebanyak 29 orang berpendapat Prosedur pembayaran retribusi Terminal mudah dilakukan karena obyek Retribusi cukup menyodorkan uang senilai tarif retribusi untuk membayar retribusi terminal tanpa harus melalui proses yang bertele – tele. Responden yang menjawab cukup mudah sebanyak 9 orang

berpendapat bahwa Prosedur retribusi cukup mudah dilakukan tapi perlu adanya inovasi yang lebih maju misalnya penggunaan teknologi dalam pembayaran Retribusi

Berdasarkan dengan pengamatan peneliti bahwa dalam pembayaran retribusi obyek retribusi mudah dilakuakn karena obyek cukup menyerahkan sejumlah uang yang sesuai tarif retribusi kepada kolektor kemudian akan diberikan karcis retribusi oleh aparat kolektor.

c. Pembukuan / Pelaporan.

Kegiatan setelah pemungutan yang dilakukan oleh bendaharawan penerima yaitu mencatat transaksi Retribusi yang terjadi yang terdiri atas Ketepatan waktu kolektor menyetor, Kesesuaian jumlah kupon TPR yang telah digunakan dengan jumlah uang yang di setor, Ketepatan waktu bendaharawan menyetor hasil Retribusi ke kas Dinas Pehubungan / Bank yang ditunjuk.

c.1 Ketepatan Waktu Kolektor menyetor ke Bendahara.

Ketepatan waktu kolektor menyetor hasil retribusi sangat berpengaruh dalam pembukuan / pelaporan karena apabila kolektor terlambat menyetor kepada bendahara akan mengakibatkan pembukuan / pelaporan juga mengalami keterlambatan sehingga dapat mengganggu dalam pengelolaan retribusi terminal.

Berikut tanggapan responden mengenai Ketepatan waktu kolektor menyetor ke bendahara :

Tabel 16
Tanggapan Responden mengenai
Ketepatan Waktu Kolektor Menyetor ke Bendahara

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Tepat Waktu	20	4	80
2	Cukup Tepat Waktu	17	3	51
3	Kurang Tepat Waktu	1	2	2
4	Tidak Tepat Waktu	-	1	-
5	Total	38		133

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil 3,5 yang artinya bahwa kolektor **tepat waktu** dalam menyetor kebendahara ,atau dikategorikan Ketepatan waktu kolektor menyetor ke bendahara **Baik**. Berdasarkan dengan pengamatan peneliti bahwa setiap kolektor menjalankan tugasnya hasil retribusi langsung diserahkan ke bendahara,

Dengan tepat waktunya kolektor dalam menyerahkan uang retribusi ke bendahara selain akan memelihara terciptanya tertib pembukuan / dan pelaporan juga akan meminimalisir penyimpangan uang retribusi oleh kolektor dengan kurangnya waktu untuk melakukan hal tersebut.

c.2 Kesesuaian jumlah kupon TPR yang telah digunakan dengan jumlah uang yang di setor

Kesesuaian jumlah Kupon Retribusi yang telah digunakan dengan jumlah yang disetor adalah hal yang penting dalam pengelolaan Retribusi Terminal, Karena dengan jumlah karcis yang telah digunakan sama

dengan jumlah uang yang disetor secara normatif menandakan tidak adanya penyimpangan dalam hal uang oleh kolektor.

Berikut tanggapan responden mengenai Kesesuaian jumlah kupon TPR yang telah digunakan dengan jumlah uang yang di setor :

Tabel 17
Tanggapan Responden mengenai
Kesesuaian Jumlah Kupon yang digunakan dengan Jumlah Uang
yang disetor Kolektor ke Bendahara

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Sesuai	32	4	128
2	Cukup Sesuai	5	3	15
3	Kurang Sesuai	1	2	2
4	Tidak Sesuai	-	1	-
5	Total	38		145

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil **3,81** yang artinya bahwa jumlah jumlah kupon TPR yang telah digunakan **sesuai** dengan jumlah uang yang di setor oleh kolektor kebendahara atau dikategorikan Kesuaian Kupon yang digunakan dengan jumlah uang yang disetor **Baik** .

Responden yang menjawab Sesuai yang berjumlah 32 orang Berpendapat Bahwa Jumlah kupon yang telah digunakan selalu sesuai dengan jumlah uang yang disetor, Responden yang menjawab cukup sesuai yang berjumlah 5 orang dan yang menjawab tidak sesuai yang berjumlah 1 orang berpendapat kadang kadang jumlah uang yang disetor lebih besar dari jumlah kupon yang telah digunakan walaupun nilainya

tidak terlalu besar karena kadang kadang sopir tidak meminta karcis setelah membayar Retribusi Terminal.

Walaupun secara keseluruhan Responden menjawab Jumlah Kupon yang telah digunakan dengan uang yang disetor sesuai namun Berdasarkan beberapa responden yang telah dijelaskan diatas dan dari pengamatan peneliti di lokasi TPR beberapa sopir tidak meminta karcis setelah membayar retribusi, hal ini tentunya merugikan karena nilai retribusi yang diterima lebih rendah dari yang ada dilapangan. Hal ini juga akan menimbulkan kesalahan dalam pendataan untuk penerimaan retribusi ditahun tahun yang akan datang karena salah satu faktor yang diperhitungkan dalam penerimaan retribusi adalah jumlah kendaraan yang membayar retribusi.

c.3 Ketepatan waktu bendaharawan menyetor hasil Retribusi ke kas Dinas Pehubungan / Bank yang ditunjuk.

Dalam hal penyetoran bendahara terminal ke Kas Bank, melalui Bendahara Dinas Pehubungan.Mekanismenya adalah apabila Bendahar Terminal Petta PonggawaE menyetor uang hasil Retribusi terminal maka pada hari itu pula bendahara Dinas Pehubungan menyetor ke Bank yang ditunjuk yang dalam hal ini Bank Sul Sel Cabang Bone.

Berikut tanggapan responden mengenai Ketepatan waktu bendaharawan menyetor hasil Retribusi ke kas Dinas Pehubungan / Bank yang ditunjuk :

Tabel 18

**Ketepatan Waktu Bendahara Menyeter Ke Kas Dinas Perhubungan /
Bank yang ditunjuk**

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Tepat Waktu	20	4	80
2	Cukup Tepat Waktu	18	3	54
3	Kurang Tepat Waktu	-	2	-
4	Tidak Tepat Waktu	-	1	-
5	Total	38		134

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil **3,52** yang artinya bahwa Bendahara Menyeter Ke Kas Dinas Perhubungan / Bank yang ditunjuk **tepat Waktu** atau dikategorikan Ketepatan Bendahara menyeter ke Bank **Baik**.

Dalam hal penyeteran hasil retribusi ke bank dapat menyebabkan pengelolaan pengelolaan retribusi terminal berjalan dengan baik atau sebaliknya, hal ini disebabkan bahwa dalam pembukuan selalu mempunyai waktu yang telah ditentukan sehingga apabila bendahara terlambat menyeter hasil retribusi ke bank akan mempengaruhi realisasi penerimaan retribusi misalnya dalam akhir tahun bendahara terlambat menyeter ke bank maka retribusi tersebut tidak akan tercatat pada tahun tersebut yang pada akhirnya menurunkan pencapaian penerimaan retribusi terminal pada tahun tersebut.

d. Pengawasan

Kegiatan pengawasan / peninjauan kelengkapan oleh pimpinan serta kegiatan pemeriksaan pelaksanaan pemungutan Retribusi Terminal melalui laporan yang terdiri atas Pengawasan langsung, Pengawasan Tidak Langsung, Pengawasan oleh Bawasda.

d.1 Pengawasan Langsung.

Pengawasan langsung dilakukan aparat pengelola yang ditugaskan sebagai pengawas yang mengawasi Kolektor dalam menjalankan tugasnya sehingga dapat diawasi proses pembayaran retribusi dapat berjalan dengan baik dan tidak terjadi kebocoran retribusi ditingkat kolektor.

Berikut tanggapan responden mengenai efektifitas pengawasan Langsung:

Tabel 19
Tanggapan Responden mengenai
Efektifitas Pengawasan Langsung

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Efektif	-	4	-
2	Cukup Efektif	5	3	15
3	Kurang Efektif	25	2	50
4	Tidak Efektif	8	1	8
5	Total	38		1,92

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil 1,92 yang artinya bahwa **Kurang Efektif** atau dikategorikan Pengawasan langsung **Kurang Baik**

Responden yang menjawab cukup efektif yang berjumlah 5 orang berpendapat bahwa pengawasan telah dilaksanakan dengan efektif karena

jumlah uang yang disetor tidak pernah kurang dengan jumlah karcis. Responden yang menjawab kurang efektif yang berjumlah 25 orang berpendapat bahwa pengawasan langsung kurang efektif karena pengawas yang ditugaskan tidak menjalankan tugasnya dengan optimal dan sering meninggalkan tempat. Responden yang berpendapat tidak efektif yang berjumlah 8 orang berpendapat bahwa pengawasan langsung tidak efektif dengan alasan hampir sama dengan responden yang menjawab kurang sesuai yaitu pengawas hanya beberapa saat berada ditempat pengawasan.

Sesuai dengan wawancara dengan Informan dan pengamatan Peneliti di lokasi Penelitian bahwa kurang efektifnya pengawasan disebabkan karena Pengawas berada di Loket TPR hanya beberapa jam saja kemudian meninggalkan tempat. Dengan demikian akan menyebabkan penyelewengan yang dilakukan kolektor tidak dapat dideteksi, hal ini akan merugikan dalam penerimaan retribusi karena jumlah retribusi kendaraan angkutan penumpang umum lebih rendah dari kenyataan dilapangan.

d.2 Pengawasan tidak Langsung

Pengawasan tidak langsung yaitu peninjauan kelengkapan oleh pimpinan serta kegiatan pemeriksaan pelaksanaan pemungutan Retribusi Terminal melalui laporan.

Berikut tanggapan responden mengenai Efektifitas Pengawasan tidak langsung :

Tabel 20
Tanggapan Responden mengenai
Efektifitas Pengawasan tidak langsung

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Efektif	27	4	108
2	Cukup Efektif	8	3	24
3	Kurang Efektif	3	2	6
4	Tidak Efektif	-	1	-
5	Total	38		138

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil **3,63** yang artinya bahwa pengawasan tidak langsung berjalan dengan **efektif** atau dikategorikan Pengawasan tidak langsung **Baik**.

Responden yang menjawab Efektif yang berjumlah 27 orang berpendapat bahwa Pengawasan tidak langsung telah efektif dilaksanakan karena atasan selalu meminta laporan tertulis dari pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE dan melakukan peninjauan ke lapangan. Responden yang menjawab Cukup efektif yang berjumlah 8 orang berpendapat bahwa walaupun atasan selalu meminta laporan dan peninjauan tapi perlu ditingkatkan terutama dari segi peninjauan kelapangan. Sedangkan Responden yang menjawab kurang efektif yang berjumlah 3 orang berpendapat atasan perlu mengecek objektifitas laporan dilapangan tidak hanya memeriksa secara administrasi laporan yang telah disampaikan oleh aparat pengelola Retribusi Terminal Petta PonggawaE.

Pengawasan tidak langsung mempunyai tidak menjamin bahwa pengelolaan Retribusi Terminal berjalan sesuai dengan yang ditetapkan

karena bisa saja laporan yang disampaikan bawahan ke atasan tidak sesuai dengan fakta yang terjadi di lapangan untuk itu perlu peningkatan intensitas peninjauan ke lapangan oleh pimpinan untuk melihat keadaan pengelolaan Retribusi Terminal di lapangan.

d.3 Pengawasan oleh Bawasda

Dalam lingkup pemerintahan daerah, Bawasda adalah Badan Pengawas yang mempunyai kewenangan memeriksa setiap unit kerja pemerintahan di daerah termasuk memeriksa proses pengelolaan Retribusi Terminal.

Berikut tanggapan responden mengenai Efektifitas Pengawasan yang dilakukan Bawasda :

Tabel 21

Tanggapan Responden mengenai Efektifitas Pengawasan Bawasda

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Efektif	13	4	52
2	Cukup Efektif	16	3	48
3	Kurang Efektif	9	2	18
4	Tidak Efektif		1	
5	Total	38		118

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil **3,10** yang artinya bahwa pengawasan telah dilakukan bawasda dilingkup terminal namun berada dikategori **cukup Efektif** atau dikategorikan pengawasan Bawasda **Cukup Baik**

Responden yang menjawab Efektif yang berjumlah 13 orang berpendapat bahwa Pengawasan yang dilakukan Bawasda sudah Efektif dalam mengawasi pelaksanaan Retribusi Terminal karena Bawasda telah memeriksa dengan detil setiap dokumen dokumen yang berhubungan dengan Pengelolaan Retribusi terminal, Responden yang menjawab cukup efektif yang berjumlah 16 orang berpendapat bahwa perlua adanya peningkatan insentitas pengawasan oleh Bawasda dari sekali setahun menjadi lebih dari satu kali dalam memeriksa Pengelolaan Retribusi Terminal sehingga pengawasan dapat lebih efektif dilakukan. Responden yang menjawab Kurang efektif berpendapat bahwa pengawasan Bawasda hanya terbatas dalam pengawasan administrsitif sehingga perlu adanya pengawasan dilapangan oleh bawasda dengan menempatkan aparatnya dan pengawasan melalui pemeriksaan adminstrtif oleh Bawasda perlu ditingkatkan seintensif mungkin.

Berdasarkan wawancara peneliti dengan informan bahwa pengawasan yang dilakukan Bawasda sekali dalam satu tahun, hal ini dirasakan belum optimal sehingga perlu ditambah insentitas pengawasan Bawasda dalam satu tahun anggaran.

Berdasarkan pengelolaan jawaban Responden maka Pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE hasilnya adalah

Rekapitulasi hasil Perhitungan Jawaban Responden hasil Perhitungan mengenai Pengelolaan Retribusi Terminal di Terminal Petta PonggawaE.

Dari hasil jawaban responden mengenai Bagian – bagian dalam Pengelolaan Retribusi Terminal di Terminal Petta PonggawaE, kemudian direkapitulasi untuk mengetahui bagaimana kondisi pengelolaan Terminal Petta PonggawaE secara komprehensif Berikut tabel mengenai Rekapitulasi jawaban Responden.

Tabel 22

Rekapitulasi Jawaban Responden Mengenai Pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE

I	Penetapan Target	Skor
1	Pendataan	3,15
2	Besar Tarif	3,05
3	Fasilitas Terminal	2,44
		2,88
II	Pemungutan	
1	Keaktifan Kolektor	2,15
2	Pemberian Insentif	3,57
3	Prosedur Pembayaran	3,76
		3,16
III	Pembukuan / Pelaporan	
1	Ketepatan Waktu Kolektor menyetor ke Bendahara	3,5
2	Kesesuaian Jumlah Kupon yang telah digunakan dan Jumlah uang yang disetor	3,81
3	Ketepatan Waktu Bendahara Menyetor ke Bank	3,52
		3,61
IV	Pengawasan	
1	Pengawasan Langsung	1,92
2	Pengawasan Tidak Langsung	3,63
3	Pengawasan oleh Bawasda	3,10
		2,88
	Pengelolaan Retribusi Terminal di Terminal Petta PonggawaE	3,14

Dari hasil Rekapitulasi jawaban Responden mengenai Bagian bagian dalam Pengelolaan Rerribusi Terminal di Terminal Petta PonggawaE di peroleh hasil **3,14** yang berarti pengelolaan Retribusi Terminal di Terminal Petta PonggawaE **Cukup Baik**.Pengelolaan Retribusi terminal yang terdiri dari empat bagian yaitu penetapan target, pemungutan, pembukuan dan pelaporan serta pengawasan, tiga bagian masih berjalan cukup baik yaitu penetapan target, pemungutan dan pengawasan sedangkan bagian pembukuan dan pelaporan telah berjalan baik dalam pengelolaan Retribusi terminal Pada Terminal Petta PonggawaE. Sedangkan dari keempat bagian pengelolaan tersebut didalamnya terdapat beberapa indikator untuk mengukur katergori setiap bagian, Indikator keaktifan kolektor dan indikator pengawasan langsung masih berjalan kurang baik sedangkan indikator lainnya telah berjalan cukup baik dan berjalan dengan baik dalam pengelolaan Retribusi Terminal pada Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone.

Indikator keaktifan kolektor disebabkan karena waktu kerja kolektor masih belum optimal selama 24 jam sehingga ada potensi retribusi terminal pada Petta PonggawaE yang tidak dapat peroleh sehingga masih berjalan kurang baik , sedangkan indikator pengawasan langsung , para pengawas belum disiplin dalam menjalankan tugas mereka di dalam pengawasan terminal Petta PonggawaE, sehingga efektifitas pengawasan langsung kuirang efektif dalam mengawasi para kolektor diloket loket TPR sehingga penyimpangan penyimpangan yang terjadi tidak dapat di deteksi, dengan

demikian pengawasan langsung dikategorikan berjalan kurang baik dalam rangka Pengelolaan Terminal Pada Terminal Petta PonggawaE

F.FAKTOR FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENGELOLAAN RETRIBUSI TERMINAL PETTA PONGGAWAE

Dalam Pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE terdapat beberapa faktor yang mempengaruhinya yaitu faktor pendukung dan Faktor Penghambat.

Adapun Faktor Pendukung dalam Penelitian ini diidentifikasi sebagai:

1. SDM Aparat Pengelola.

Dalam pengelolaan Retribusi Terminal SDM aparat merupakan faktor pendukung dalam pengelolaan Retribusi Terminal. Sumber Daya Manusia aparat yang dimaksudkan adalah jumlah Aparat.

Jumlah aparat sebanyak 38 orang pengelola retribusi terminal di Terminal Petta PonggawaE yaitu

1. Kepala Tertminal Petta PonggawaE.
2. Bendahara 1 Orang
3. Staf Adminstrasi 1 orang
4. Kolektor 22 orang
5. Tenaga Veron 5 orang
6. Pengawas 2 orang
7. Cleaning 6 orang

Berikut tanggapan responden mengenai SDM Aparat dalam mendukung Pengelolaan Retribusi Terminal :

Tabel 23
Tanggapan Responden mengenai Jumlah SDM Aparat dalam mendukung Pengelolaan Retribusi Terminal

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Mendukung	19	4	76
2	Cukup Mendukung	18	3	54
3	Kurang Mendukung	7	2	2
4	Tidak Mendukung	-	1	-
5	Total	38		132

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil **3,47** yang artinya bahwa SDM Aparat berada pada Rating Tertinggi yaitu **Mendukung** Pengelolaan Retribusi Terminal.

Jumlah SDM aparat pengelola Retribusi Terminal yang merupakan ujunh tombak dalam penerimaan Retribusi Terminal telah dianggap cukup memadai dalam pengelolaan Retribusi Terminal Petta PongawaE sehingga merupaka faktor yang mendukung Pengelolaan Retribusi Terminal. Namun ke depan peneliti menganggap perlu adanya penambahan jumlah pengawas dalam rangka pengawasan langsung diloket loket TPR karena jumlah pengawas masih kurang ideal untuk pengawasan langsung dilapangan.

Adapun faktor Penghambat yaitu

1. Tidak Berfungsinya Terminal Petta PonggawaE secara optimal

Salah satu faktor yang menghambat dalam pengelolaan Retribusi terminal adalah kurang optimalnya fungsi dari terminal Petta PonggawaE.

Berikut tanggapan responden mengenai Pengaruh Tidak berfungsinya Terminal secara optimal menghambat terhadap Pengelolaan Retribusi Terminal :

Tabel 24
Tanggapan Responden Mengenai Tidak berfungsinya terminal secara optimal menghambat dalam pengelolaan Retribusi terminal

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Menghambat	12	4	48
2	Cukup Menghambat	20	3	60
3	Kurang Menghambat	1	2	2
4	Tidak Menghambat	5	1	5
	Total	38		115

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil **3.03** yang artinya bahwa Tidak berfungsinya Terminal Terminal Petta PonggawaE secara optimal **cukup menghambat** Pengelolaan Retribusi Terminal.

Menurut pengamatan peneliti dan hasil wawancara dengan informan bahwa Terminal Petta PonggawaE belum difungsikan secara optimal, selama ini Terminal Petta PonggawaE hanya difungsikan menjadi tempat

Pembayaran Retribusi Terminal Angkutan umum dan veron . Angkutan Penumpang umum memasuki Terminal untuk membayar Kupon TPR tapi tidak menurunkan dan menaikkan penumpang di Terminal Petta PonggawaE melainkan di tempat lain. Selain itu dengan adanya pos – pos retribusi terminal diluar wilayah terminal yang berada kota watampone membuat sopir tidak memasuki terminal untuk menaikkan dan menurunkan penumpang Keberadaan pos pos retribusi menandakan terminal petta ponggawaE belum berfungsi optimal karena pengelola terminal menyebar beberapa pos diluar terminal untuk menarik retribusi terminal. Apabila Terminal Petta PonggawaE berfungsi optimal maka pos retribusi selain di dldalam terminal bisa dihilangkan dan semua mobil angkutan dapat diarahkan masuk terminal namun bukan hanya membayar retribusi terminal tapi juga menaikkan dan menurunkan penumpang. Dengan tidak berfungsinya Terminal Petta PonggawaE secara optimal dapat mempengaruhi Pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE karena selain pengenaan utama Retribusi Terrminal untuk Retribusi Kendaraan kendaraan umum, juga ada beberapa pengenaan lain untuk pemakaian fasilitas terminal Terminal misalnya pemakaian fasilitas Parkir kendaraan , Pemakaian fasilitas toilet, menggunakan fasilitas ruang tunggu, Pencucian mobil dan pemakaian fasilitas tempat usaha yang bisa ditarik pembayarannya. Dengan tidak oprimalnya fungsi Terminal Petta PonggawaE maka pengenaan pembayaran untuk beberapa fasilitas tersebut tidak dapat dilakukan.

Tidak berfungsinya terminal Petta PonggawaE secara optimal disebabkan karena tidak adanya konsistensi pihak-pihak yang berwenang dalam hal ini pihak Pemerintah Kabupaten Bone. Pada tahun pertama Terminal Petta PonggawaE masih berfungsi dengan baik namun karena tidak adanya konsistensi Pemerintah daerah dan tidak adanya koordinasi yang efektif dengan pihak terkait seperti pihak kepolisian dan Oerganda maka Terminal Petta PonggawaE lambat laun hanya dijadikan tempat pembayaran retribusi terminal dan tidak difungsikan sebagaimana mestinya.

2. Adanya Angkutan Penumpang Umum ilegal

Menurut Kepala Bagian Tata Usaha Dinas Perhubungan Kabupaten Bone bahwa diKabupaten Bone terdapat puluhan angkutan penumpang umum ilegal. Angkutan penumpang umum ilegal adalah angkutan untuk mengangkut penumpang umum namun tidak mempunyai izin dari instansi terkait, Biasanya angkutan penumpang umum ilegal tersebut bernomor Polisi plat hitam atau bernomor polisi ganda yaitu dengan memakai plat hitam dan nomor polisi plat kuning palsu.

Berikut tanggapan responden mengenai Pengaruh Angkutan penumpang umum ilegal menghambat terhadap Pengelolaan Retribusi Terminal.

Tabel 25
Tanggapan Responden mengenai Pengaruh Angkutan Penumpang umum ilegal menghambat terhadap Pengelolaan Retribusi Terminal

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Menghambat	23	4	92
2	Cukup Menghambat	15	3	45
3	Kurang Menghambat	-	2	-
4	Tidak Menghambat	-	1	-
5	Total	38		137

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil **3,60** yang artinya bahwa Angkutan penumpang umum ilegal **menghambat** terhadap Pengelolaan Retribusi Terminal.

Angkutan penumpang umum ilegal dalam beroperasi tidak membayar Retribusi Terminal, Sehingga potensi Retribusi yang seharusnya diterima tidak dapat di wujudkan. Keberadaan Angkutan umum ilegal merupakan hal yang sangat merugikan bukan hanya dari segi retribusi terminal secara langsung karena angkutan penumpang umum ilegal tidak membayar retribusi namun juga merugikan angkutan penumpang umum yang legal karena penumpang angkutan penumpang umum legal akan semakin berkurang dengan adanya angkutan penumpang umum ilegal karena penumpang sebagian di ambil alih oleh angkutan penumpang umum ilegal tersebut, sehingga jumlah penumpang untuk angkutan penumpang umum legal semakin berkurang. Dengan berkurangnya jumlah penumpang bagi angkutan penumpang umum legal

maka akan semakin menurunkan tingkat keuntungan bahkan bisa menimbulkan kerugian bagi angkutan penumpang umum legal sehingga bisa saja angkutan penumpang umum legal akan mengurangi jumlah armada yang mereka miliki sehingga pada akhirnya dapat menyebabkan jumlah penerimaan Retribusi Terminal pada Terminal Petta PonggawaE semakin berkurang.

3. Adanya Kendaraan umum yang tidak Beroperasi.

Adanya kendaraan umum yang tidak beroperasi merupakan hal yang menghambat dalam pengelolaan Retribusi Terminal karena potensi Retribusi Terminal untuk kendaraan penumpang umum yang tidak beroperasi tersebut tidak dapat dikenakan sehingga menurunkan penerimaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE.

Berikut tanggapan responden mengenai Pengaruh tidak beroperasinya kendaraan penumpang umum menghambat terhadap Pengelolaan Retribusi Terminal

Tabel 26
Tanggapan Responden mengenai Pengaruh tidak beroperasinya
angkutan umum menghambat terhadap Pengelolaan Retribusi
Terminal

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Menghambat	27	4	108
2	Cukup Menghambat	11	3	33
3	Kurang Menghambat	-	2	-
4	Tidak Menghambat	-	1	-
5	Total	38		141

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil 3,71 yang artinya bahwa Tidak beroperasinya Angkutan penumpang Umum **menghambat** Terhadap pengelolaan Retribusi Terminal.

Menurut Kepala Terminal Petta PonggawaE semenjak kenaikan Bahan Bakar Minyak yang sangat tajam pada tahun 2005, kendaraan umum yang tidak beroperasi meningkat, hal ini disebabkan biaya operasional kendaraan yang tidak sebanding dengan pemasukan yang semakin berkurang karena penumpang kendaraan umum juga semakin menurun. Dengan tidak beroperasinya kendaraan penumpang umum tersebut berpengaruh terhadap pengelolaan retribusi terminal.

Dengan tidak beroperasinya kendaraan angkutan penumpang umum jumlah angkutan penumpang umum yang membayar retribusi akan mengalami penurunan yang dapat menurunkan penerimaan retribusi terminal pada Terminal petta ponggawaE, faktor tidak beroperasinya

angkuan penumpang umum merupakan faktor penghambat dalam pengelolaan Retribusi Terminal pada Terminal Petta PonggawaE.

4. Kurang Tersedianya Sarana dan Prasarana

Sarana dan Prasarana dalam pengelolaan Retribusi Terminal Merupakan hal yang penting dalam pelaksanaan Pengelolaan Retribusi Terminal karena menyangkut dengan operasional kegiatan pengelolaan Retribusi Terminal Petta PonggawaE.

Berikut tanggapan responden mengenai ketersediaan sarana dan prasarana menghambat dalam Pengelolaan Retribusi Terminal

Tabel 27

Tanggapan Responden mengenai Kurangnya Ketersediaan sarana dan Prasarana Menghambat Pengelolaan Retribusi Terminal

No	Jawaban	Frekwensi (F)	Bobot (N)	F*N
1	Menghambat	23	4	92
2	Cukup Menghambat	12	3	33
3	Kurang Menghambat	2	2	4
4	Tidak Menghambat	1	1	1
5	Total	38		130

Dari Hasil pengelolaan jawaban responden maka diperoleh hasil 3,42 yang artinya bahwa Kurangnya Ketersediaan sarana dan Prasaran **Menghambat** dalam Pengelolaan Retribusi Terminal. karena kinerja aparat Pengelola tidak dapat dilakukan secara optimal karena kurangnya sarana dan prasarana dalam melakukan kegiatan Pengelolaan Retribusi Terminal.

Dengan tidak optimalnya kinerja aparat pengelola Retribusi akibat kurangnya sarana dan prasarana Terminal akan sangat berpengaruh pada Pengelolaan Retribusi terminal

Tabel 28

**Rekapitulasi Faktor Faktor yang Menghambat Retribusi
Terminal Pada Terminal Petta PonggawaE**

No.	Faktor Penghambat	Skor
1	Tidak Berfungsinya Terminal Petta PonggawaE secara optimal.	3,03
2	Adanya angkutan Penumpang umum ilegal.	3,60
3	Tidak Beroperasinya kendaraan Angkutan Umum	3,71
4	Kurang tersedianya sarana dan prasarana	3,42

Dari skor penelitian ada 3 Faktor yang paling menghambat dalam pengelolaan Retribusi Terminal pada Terminal Petta PonggawaE yaitu Adanya angkutan umum ilegal, Tidak beroperasinya kendaraan penumpang umum dan kurang tersedianya sarana dan prasarana operasional. Sedangkan faktor tidak berfungsinya Terminal Petta PonggawaE secara optimal dianggap responden cukup menghambat.

Namun untuk meningkatkan penerimaan retribusi Terminal pada Terminal Petta PonggawaE ke empat faktor tersebut harus segera di perhatikan oleh pihak yang berwenang dalam hal ini Pemerintah Kabupaten Bone untuk segera di benahi karena berdampak langsung dalam penerimaan retribusi terminal pada terminal petta PonggawaE.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Dari Hasil Penelitian mengenai Pengelolaan Retrubusi Terminal Pada Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone maka dapat ditarik Kesimpulan sebagai Berikut :

1. Pengelolaan Retribusi Terminal Pada Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone telah berjalan dengan cukup baik.
2. Pengelolaan Retribusi terminal Pada Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone terdiri atas Penentuan Target berjalan cukup baik , Pemungutan Retribusi Terminal berjalan cukup baik, Pembukuan / Pelaporan Retribusi Terminal berjalan dengan baik dan Pengawasan berjalan baik. Dari ke empat indikator pengelolaan retribusi Terminal pada Terminal Petta PonggawaE , indikator pembukuan / pelaporan merupakan bagian yang mempunyai rating tertinggi dalam pengelolaan retribusi terminal pada Terminal Petta PonggawaE dengan kategori Baik, sedangkan bagian lainnya masih berjalan cukup baik.
3. Dari semua indikator dari ke empat bagian Pengelolaan Retribusi Terminal di Terminal Petta PonggawaE, indikator pengawasan dan keaktifan kolektor masih berjalan dengan kategori kurang baik, sedangkan indikator lainnya berjalan cukup baik dan berjalan baik.
4. Bahwa pengenaan Tarif Retribusi Terminal dalam pengelolaan retribusi terminal di Terminal Petta PonggawaE tidak sesuai dengan Perda karena pengenaan tarif retribusi diseragamkan untuk semua jenis kendaraan

angkutan penumpang umum. Sehingga potensi untuk kendaraan Angkutan penumpang umum yang jenis tarifnya lebih tinggi dari pengenaan tarif yang ditetapkan oleh pengelola tersebut tidak dapat diterima dan sebaliknya untuk kendaraan angkutan penumpang umum yang jenis tarifnya lebih rendah dirugikan dengan adanya penyeragaman tarif tersebut.

5. Dalam Pengelolaan Retribusi Terminal terdapat Faktor yang mempengaruhi yang dalam penelitian ini diidentifikasi sebagai **Faktor pendukung** yaitu SDM Aparat Pengelola dan **Faktor yang menghambat** yaitu Tidak Berfungsinya Terminal Petta PonggawaE secara optimal, Adanya Angkutan Penumpang Umum Gelap (ilegal), Adanya Kendaraan umum yang tidak Beroperasi dan Kurang Tersedianya Sarana dan Prasarana.

B. SARAN

Dari Kesimpulan Hasil penelitian Pengelolaan Retribusi Terminal Pada Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone, Peneliti menyampaikan saran Kepada Pemerintah Kabupaten Bone dalam Rangka Peningkatan Pengelolaan Retribusi Terminal Pada Terminal Petta PonggawaE di Kabupaten Bone :

1. Perlu adanya Koordinasi yang baik dengan pihak Dinas Perhubungan Propinsi dalam hal pendataan Kendaraan Penumpang Angkutan Umum AKDP dan AKAP. Karena dengan adanya data yang lebih tentang jumlah AKDP dan AKAP akan lebih meningkatkan efektifitas pendataan sehingga jumlah target penerimaan Retribusi Terminal yang ditetapkan tidak bersifat subyektif seperti keinginan perencana namun akan lebih bersifat obyektif sesuai fakta dilapangan.
2. Perlu adanya penertiban dalam pengenaan tarif retribusi terminal di Terminal Petta PonggawaE, tidak diseragamkan untuk semua jenis kendaraan Angkutan Penumpang umum karena untuk kendaraan Penumpang umum yang jenis tarifnya lebih tinggi dari pengenaan tarif yang dikenakan pengelola kepada angkutan umum bisa lebih ditingkatkan penerimaannya dan sebaliknya tidak merugikan untuk angkutan umum yang jenis tarifnya di bawah jenis tarif yang diseragamkan tersebut.
3. Perlu Peningkatan keaktifan kolektor dengan menambah jam kerja para kolektor menjadi 24 jam dengan menggunakan sistem sift. Dengan

demikian potensi Retribusi Terminal akan lebih dapat dioptimalkan pemungutannya yang pada akhirnya meningkatkan pendapatan retribusi terminal pada Terminal Petta PonggawaE.

4. Perlu adanya Peningkatan Pengawasan langsung yang dilakukan oleh aparat yang ditunjuk kepada kolektor karena selama ini Pengawasan langsung kurang terlaksana dengan baik. Dengan adanya pengawasan langsung yang lebih efektif secara langsung akan dapat lebih meminimalkan penyimpangan – penyimpangan dana retribusi oleh para kolektor di loket – loket TPR sehingga dengan demikian akan lebih meningkatkan penerimaan Retribusi Terminal pada Terminal Petta PonggawaE.
5. Memfungsikan terminal Petta PonggawaE secara optimal. Dengan berfungsinya terminal Petta PonggawaE secara optimal maka fasilitas – fasilitas yang berada di lokasi terminal bisa dimanfaatkan dengan baik untuk meningkatkan penerimaan Retribusi Terminal di Terminal Petta PonggawaE.
6. Menambah Sarana Dan Prasarana Dalam rangka pengelolaan Retribusi Terminal, Dengan penambahan sarana dan prasarana pengelolaan bagi aparat retribusi Terminal akan lebih meningkatkan kinerja aparat Pengelola terminal, meningkatkan efektivitas pekerjaan dan akan lebih menciptakan efisiensi waktu dan biaya dalam pengelolaan retribusi terminal Pada Terminal Petta PonggawaE.
7. Meminimalkan jumlah kendaraan Angkutan penumpang umum ilegal dengan bekerjasama dengan instansi terkait dalam hal ini pihak

kepolisian. Dengan lebih meminimalkan kendaraan Penumpang Angkutan umum ilegal maka jumlah penumpang untuk angkutan penumpang umum legal akan lebih meningkat sehingga Angkutan Penumpang Kendaraan Umum akan semakin meningkatkan jumlah armada dalam mengangkut para penumpang, selain itu dengan peningkatan jumlah penumpang, Angkutan penumpang umum legal yang selama ini kekurangan penumpang akan mendapatkan penumpang sehingga angkutan penumpang umum legal tersebut akan terus beroperasi, sehingga secara langsung akan meningkatkan penerimaan Retribusi terminal Pada Terminal Petta PonggawaE.

Dari semua saran tersebut diatas merupakan simbangsih penulis untuk kemajuan dan perbaikan pengelolaan retribusi terminal pada Terminal Petta PonggawaE, Untuk itu pemerintah Kabupaten Bone diharapkan untuk mempertimbangkan dan mengimplementasikan saran tersebut untuk perbaikan pengelolaan Retribusi Terminal pada Terminal Petta PonggawaE yang pada akhirnya Penerimaan Retribusi dari sektor retribusi Terminal dapat ditingkatkan.

DAFTAR PUSTAKA

Abu bakar , *Menuju Lalu lintas dan angkuatn jalan yang tertib, Kumpulan Muatan Petunjuk teknis Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta 1995.

Bebasa , A Rahman, *Suatu Analisis Tentang Retribusi Daerah Sebagai Salah Satu Sumber Pendapatan Asli Daerah* PPS Uku, 1997. Maros

Sugiyono, *Statistika Untuk Penelitian Administrasi*, Bandung : CV.Afabeta, 2003.

Westra, *Manajemen Pembangunan Daerah*, Bandung : Ghalia Indonesia, 1993.

Peraturan Perundang Undangan

Undang - Undang Dasar 1945 Pasal 23 Undang - Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945.

Tap MPR RI No. XV / MPR / 1998.

Undang - Undang Nomor 22 tahun 1999, *tentang Pemerintahan Daerah*.

Undang - Undang no. 32 Tahun 2004, *Tentang Pemerintahan Daerah*, Makassar : KPU Propinsi Sulawesi Selatan, 2004

Undang - Undang Nomor 34 tahun 2000, *Tentang pajak dan Retribusi daerah*, Jakarta : Departemen Dalam Negeri dan Otonomi Daerah, 2000

Undang - Undang No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas (Anonim, 1992).

Peraturan Pemerintah nomor 66 Tahun 2001, *Tentang Pajak Daerah*, Jakarta : Departemen Dalam Negeri dan Otonomi Daerah, 2001.

Peraturan Pemerintah Nomor 67 Tahun 2001, *Tentang Retribusi Daerah*, Jakarta : Departemen Dalam Negeri dan Otonomi Daerah, 2001.

Peraturan Daerah Kabupaten Bone nomor 3 Tahun 1999, *Tentang Retribusi Terminal*, Watampone : Dinas Perhubungan Kabupaten Bone, 1999.

Peraturan Daerah Kabupaten Bone nomor 8 Tahun 2000, *Tentang Perubahan Pertama Peraturan Daerah Kabupaten Bone nomor 3 Tahun 1999 Tentang Retribusi Terminal*, Watampone : Dinas Perhubungan Kabupaten Bone, 2000.