

**PENGELOLAAN RETRIBUSI ANGKUTAN UMUM DARAT  
DI KABUPATEN DAERAH TINGKAT II MAROS**



**UNIVERSITAS**

**OLEH**

**D E R M A**

**45 92 021 020**

Skripsi sebagai salah satu syarat untuk  
memenuhi ujian Sarjana Negara  
Jurusan Ilmu Administrasi

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS "45" UJUNG PANDANG**

**1998**

HALAMAN PENGESAHAN

Mahasiswa Fakultas Sosial dan Ilmu Politik Universitas  
"45" Ujung Pandang yang tersebut di bawah ini :

Nama : DARMA  
Stambuk/Nirm : 45 92 021 020 / 9921100510017  
Jurusan : Ilmu Administrasi  
Judul : PENGELOLAAN RETRIBUSI ANGKUTAN UMUM  
DARAT DI KABUPATEN DAERAH TINGKAT  
II MAROS

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Prof. DR. J. Salusu, MA

Dra. Hj. A. Nurhiyari, MSI

Mengesahkan

DEKAN FISIPOL UNIVERSITAS "45"

Ketua Jurusan

Ilmu Administrasi



Drs. Suparman Mekkah

Drs. Natsir Tompo

HALAMAN PENERIMAAN

Hari ini tanggal 11 Februari Tahun Seribu Sembilan Ratus Sembilan Puluh Delapan.

Nama : D A R M A  
No.Stb/Nirm : 45 92 021 020  
Jurusan : Ilmu Administrasi  
Program Studi : Strata Satu (S-1)

Telah diterima oleh Panitia Ujian Skripsi Sarjana Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas "45" Ujung Pandang untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Negara pada Jurusan Ilmu Administrasi negara Strata Satu (S-1).



Pengawas Umum

Dr. Andi Jaya Sose, SE, MBA  
Rektor Universitas "45"

Ttd.

Prof. Dr. H. A. Mappa Nasrun, MA  
Dekan FISIPOL UNHAS

Drs. Suparman Mekkah  
(Ketua)



Tim Penguji

Drs. H. Baharuddin, MSi  
(Sekertaris)

1. Drs. H. Misbahuddin A, MS
2. Drs. M. Hidayat Ismail, MS
3. Drs. M. Natsir Tompo
4. Drs. Husain Hamka, MS

.....  
.....  
.....  
.....

## KATA PENGANTAR

Sebagai hamba Allah Subhanahu Wata'ala, maka sepatutnyalah mengucapkan syukur kehadirat-Nya atas limpahan rahmat dan karunia-Nya atas diri penulis sehingga skripsi ini dapat terwujud.

Penulisan skripsi ini adalah dengan dasar pertimbangan sebagai realita dari acuan pikiran penulis selama menempa diri di bangku kuliah pada Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas "45" Ujung Pandang.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih terdapat kekurangan disana sini. Oleh karena itu penulis dengan lapang dada akan menerima semua bentuk kritikan yang sifatnya konstruktif demi kesempurnaan skripsi ini.

Hadirnya skripsi ini adalah berkat usaha maksimal penulis serta bantuan dan dorongan dari berbagai pihak, olehnya itu sewajarnya bila pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan rasa terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada semua pihak, terutama kepada yang terhormat :

1. Dr. Andi Jaya Sose, SE, MSi, selaku Rektor Universitas "45" Ujung Pandang.
2. Bapak Drs. Maukhlis K. Batara, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas "45" Ujung Pandang.

3. Bapak Drs. Suparman Mekkah dan Bapak Drs. Natsir Tompo, masing-masing selaku Pembantu Dekan I dan Ketua Jurusan Ilmu Administrasi, yang telah banyak membantu penulis dalam proses belajar mengajar.
4. Bapak Prof. Dr. J. Salusu, MA dan Ibu Dra. A. Nurhiyari, Mei masing-masing selaku Pembimbing I dan II penulis, dimana beliau telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan, petunjuk, baik secara teknis maupun secara konseptual sampai selesainya skripsi ini.
5. Bapak Drs. H. Syamsu Alam Ibrahim selaku Kepala DIPENDA Kabupaten Maros beserta seluruh stafnya, Instansi/dinas yang terkait, yang telah memberikan pelayanan yang baik kepada penulis selama dalam penelitian.
6. Para Dosen dan Asisten Dosen pada Fakultas FISIPOL Universitas "45" Ujung Pandang yang banyak membekali berbagai disiplin ilmu pengetahuan selama dalam proses belajar mengajar.
7. Sembah sujud penulis haturkan kepada kedua orang tua yang telah membesarkan, menyekolahkan yang tidak pernah mengenal lelah dan putus harapan sampai penulis dapat menyelesaikan studi.
8. Seluruh rekan-rekan mahasiswa, sahabat, keluarga yang tidak sempat disebutkan namanya satu-persatu yang

telah turut membantu penulis selama dalam proses belajar mengajar.

B. Seluruh rekan-rekan mahasiswa, sahabat, keluarga yang tidak sempat disebutkan namanya satu-persatu yang telah turut membantu penulis selama dalam proses belajar mengajar.

Atas bantuan dan dorongan di atas, penulis tidak sanggup membalasnya kecuali memohonkan doa kepada Allah SWT untuk memberikan pahala yang setimpal dengan amal perbuatan mereka, Insya Allah. Semoga skripsi ini dapat berguna bagi diri penulis, almamater, bangsa dan negara.

A m i n !

Ujung Pandang, Juni 1998

Penulis.

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN .....	ii
HALAMAN PENERIMAAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR TABEL .....	ix
DAFTAR LAMPIRAN .....	x
ABSTRAK .....	xi
<b>BAB I. PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Batasan dan Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian .....	4
D. Kerangka Konseptual .....	5
E. Metode Penelitian .....	9
F. Sistematika Pembahasan .....	11
<b>BAB II. TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>13</b>
A. Pengertian Pengelolaan .....	13
B. Pengertian Angkutan Umum .....	16
C. Sumber-sumber Pendapatan Daerah .....	18
D. Jenis-Jenis Angkutan Umum Darat .....	22
<b>BAB III. GAMBARAN UMUM PENGELOLAAN RETRIBUSI ANGKUTAN UMUM DARAT DI KABUPATEN MAROS .....</b>	<b>27</b>
A. Landasan Hukum Pengelolaan Angkutan Umum Darat .....	27
B. Tugas Pokok dan Fungsi Polantas, LLAJR, Organda dan Dipenda Daerah Tingkat II Maros .....	30
C. Koordinasi antara Pemerintah Daerah, Polantas, LLAJR, Organda dan Dipenda .....	35

BAB	IV.	HASIL PENGUMPULAN DATA DAN PEMBAHASAN .	40
	A.	Mekanisme Pengelolaan Retribusi di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros ..	40
	B.	Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten Maros .....	49
	C.	Pengawasan Pemungutan Retribusi Kendaraan Umum .....	57
	D.	Faktor-Faktor yang Berpengaruh .....	63
BAB	V.	KESIMPULAN DAN SARAN .....	71
	A.	Kesimpulan .....	71
	B.	Saran-Saran .....	72
DAFTAR PUSTAKA		.....	74
LAMPIRAN		.....	75





## DAFTAR TABEL

No. Tabel	Nama Tabel	Halaman
01	Tanggapan Responden tentang Mekanisme Pengelolaan Retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten Dati II Maros .....	43
02	Tanggapan Responden tentang Pemungutan yang Bersumber dari Jasa Angkutan terhadap Pendapatan Asli Daerah .....	50
03	Perkembangan Sarana Angkutan Umum di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros Tahun 1994-1995 .....	52
04	Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten Maros Periode Tahun 1992/1993 .....	53
05	Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten maros Periode Tahun 1993/1994 .....	54
06	Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten maros Periode Tahun 1994/1995 .....	55
07	Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten maros Periode Tahun 1995/1996 .....	56
08	Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten maros Periode Tahun 1996/1997 .....	62
09	Tanggapan Responden tentang Pengawasan Retribusi Jasa Angkutan Umum Darat Di Kabupaten Maros .....	65

## ABSTRAK

Skripsi ini berjudul "Pengelolaan Retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros", dengan permasalahan yaitu; (1) mekanisme pengelolaan retribusi angkutan darat Kabupaten Maros, (2) sejauh mana peranan pemerintah dalam pengelolaan angkutan umum darat terhadap pendapatan Daerah Tingkat II Maros (3) faktor-faktor yang berpengaruh dalam pengelolaan angkutan umum darat di Kabupaten Maros.

Selanjutnya metode yang digunakan dalam penelitian adalah; observasi, wawancara dan angket, sedangkan teknik analisa data digunakan deskriptif kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros belum berjalan secara efektif dan efisien, hal ini disebabkan karena perkembangan sarana kendaraan (angkutan) tidak seimbang dengan perkembangan kapasitas jalan.

Di samping belum efektif dan efisiennya pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros, juga disebabkan oleh beberapa faktor yang dapat berpengaruh dalam pemungutannya, antara lain yang paling menonjol adalah tingkat pendidikan sebagian aparat pengelola masih rendah, belum terjalannya koordinasi yang baik antara instansi/dinas yang terkait, kurangnya sarana dan prasarana penunjang serta kurangnya kesadaran bagi para wajib retribusi itu sendiri.

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Merupakan suatu kenyataan bahwa dalam pemerintahan orde baru dewasa ini, pemerintah dan masyarakat telah giat melaksanakan pembangunan yang lebih dikenal dengan tahapan pembangunan lima tahun atau REPELITA, yang mana pada saat ini berada pada tahun keempat Pelita ke Enam. Pembangunan tersebut dimaksudkan untuk menjamin terwujudnya struktur perekonomian yang dapat menjamin kehidupan yang layak, sejahtera, aman dan dinamis berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Dengan melihat kenyataan tersebut serta upaya untuk mempertahankan laju pertumbuhan pembangunan, maka berbagai kebijaksanaan yang dilakukan oleh pemerintah dalam tahapan pembangunan sekarang ini, diantaranya melalui usaha-usaha pembinaan dan pengembangan kegiatan di bidang angkutan umum jalan raya, seperti yang dinyatakan dalam TAP MPR NO. II/MPR/1988, tentang GBHN (1988:88) disebutkan bahwa:

"Jalan angkutan jalan raya yang meliputi angkutan penumpang dan muatan dalam kota, antara kota dan antara daerah perlu dibina dan dikembangkan serta ditingkatkan efisiensinya".

Uraian di atas memberikan pandangan bahwa pemerintah dewasa ini mengupayakan usaha-usaha yang disektor lain

yang dapat lebih meningkatkan penerimaan di luar minyak dan gas bumi, serta meningkatkan jasa angkutan jalan raya untuk memperliancar arus barang dan penumpang antar kota dan antar daerah.

Sehubungan dengan masalah tersebut, maka Kabupaten Daerah Tingkat II Maros sebagai salah satu daerah otonom Tingkat II berdasarkan Undang-Undang nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Pemerintah di Daerah, yang berhak, berwenang dalam pengaturan dan pengurusan rumah tangganya sendiri sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Termasuk di dalam kewajiban tersebut adalah pengelolaan sumber-sumber pendapatan daerah, termasuk retribusi angkutan umum darat yang diusahakan untuk membiayai urusan otonomi daerah maupun pemerintah umum.

Jasa angkutan darat disamping untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, juga sebagai salah satu sumber pendapatan daerah yang asalnya dari masyarakat. Merupakan faktor yang ikut berperan dalam menentukan kelancaran pelaksanaan pembangunan.

Sorotan utama dalam penulisan ini adalah untuk mengetahui sejauh mana pengaruh retribusi angkutan (retribusi terminal, retribusi jalan daerah dan retribusi parkir) terhadap pendapatan asli Daerah Tingkat II Maros serta masalah dan usaha pemecahannya dalam rangka peningkatan pendapatan daerah di tahun-tahun mendatang.

Atas dasar pemikiran tersebut di atas, maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih jauh dengan judul: "Pengelolaan Retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros".

## B. Batasan dan Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas, maka penulis hanya membatasi masalah pada sektor pengelolaan retribusi terminal, retribusi jalan daerah dan retribusi parkir dalam wilayah Kabupaten Maros. Dan alasan penulis membatasi masalah ini adalah mengingat terbatasnya waktu, dana dan rumitnya masalah.

Setelah dikemukakan mengenai batasan masalah di atas, maka selanjutnya penulis akan kemukakan mengenai rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu :

1. Bagaimanakah perencanaan pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Dati II Maros ?
2. Bagaimanakah pelaksanaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros ?
3. Bagaimana sistem pengawasan pemungutan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros ?
4. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi dalam pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros ?



## C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

### 1. Tujuan Penelitian:

- a. Untuk mengetahui bagaimana perencanaan pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros.
- b. Untuk mengetahui pelaksanaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros.
- c. Untuk mengetahui bagaimana sistem pengawasan yang dilakukan oleh aparat retribusi dalam pemungutannya.
- d. Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi dalam pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros.

### 2. Kegunaan Penelitian:

- a. Dengan hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan input kepada pemerintah, khususnya kepada petugas pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros.
- b. Khususnya bagi penulis diharapkan dapat melatih daya kreatifitas dan analisis serta mencoba merealisasikan antara teori yang didapatkan di bangku kuliah dengan kenyataan yang sebenarnya di lapangan.
- c. Sebagai bahan acuan bagi peneliti selanjutnya yang ingin membahas lebih jauh tentang penge-

lolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros.

#### D. Kerangka Konseptual

Dalam pelaksanaan pemungutan pada umumnya dan pada khususnya pelaksanaan pemungutan retribusi angkutan umum darat, maka pelaksanaan angkutan tersebut sering mengalami suatu hambatan dan gangguan, yang pada akhirnya akan membawa kerugian bagi pemakai jasa angkutan.

Hambatan terhadap kegiatan pengangkutan baik karena kesalahan atau kelalaian pihak pengangkutan atau suatu keadaan yang memaksa menimbulkan suatu kerugian baik itu kerugian yang tidak hanya terbatas pada harta benda pemakai jasa angkutan itu sendiri.

Perkembangan atau peningkatan pengangkutan darat melalui jalan raya, dapat dilihat dengan meningkatnya sarana angkutan pada setiap tahunnya. Ternyata tidak diimbangi dengan peningkatan sarana jalan disamping kurangnya kesadaran hukum para pemakai jalan, misalnya terjadinya penghindaran atas pembayaran retribusi para pemakai jalan. Hal tersebut dapat mengakibatkan kurangnya pemasukan terhadap pendapatan daerah.

Pembahasan tentang pengelolaan retribusi angkutan umum darat sebagai salah satu sumber pendapatan asli Daerah Tingkat II Maros, penulis akan melihat dari pelaksanaan pengelolaan retribusi. Adapun yang penulis

maksudkan dengan pengelolaan di sini ialah cara atau metode yang digunakan oleh pihak yang terlibat dalam pengoperasian angkutan. Pengelolaan ini bertujuan untuk mengatasi berbagai masalah-masalah angkutan dan sekaligus untuk meningkatkan pengelolaan retribusi yang lebih sempurna.

Retribusi daerah adalah suatu bentuk pungutan (uang) sebagai imbalan terhadap pemakai jasa yang disediakan oleh pemerintah daerah. Di manfaatkan oleh rakyat melalui hasil-hasil pembangunan yang diwujudkan bersama antara pemerintah daerah sebagai pengatur dan motivator dengan rakyat sebagai partisipan.

Dengan demikian, maka pada hakekatnya pembangunan yang dijalankan bersumber dari rakyat. Dilaksanakan oleh rakyat bersama dengan pemerintah. Hasil dari pelaksanaan itu diperuntukkan bagi seluruh rakyat Indonesia dalam rangka mewujudkan tujuan pembangunan nasional, yakni pembentukan manusia Indonesia seutuhnya artinya berimbang antara material dan spritual berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Retribusi merupakan salah satu sumber pendapatan asli daerah, perlu dimantapkan pengeloiaannya khususnya menyangkut pengawasannya dengan penanganan yang mantap itu memungkinkan pencapaian target yang telah ditentukan. Kondisi tersebut dapat menunjang biaya pelaksanaan



program-program pemerintah daerah dalam pembiayaan rumah tangganya.

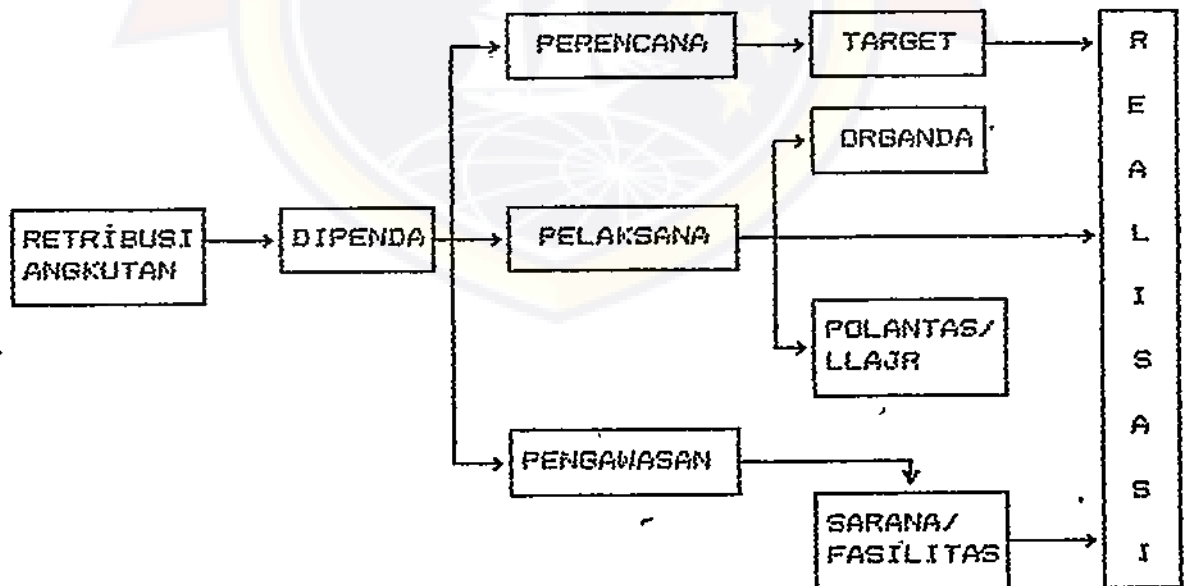
Pelaksanaan pemungutan retribusi khususnya retribusi angkutan umum darat dapat dilaksanakan dengan baik apabila pemerintah daerah menyediakan tempat atau fasilitas bagi masyarakat atau penduduk yang dapat menggunakan jasa yang telah disediakan dengan kewajiban membayar melalui pungutan retribusi. Hal ini merupakan kewajiban pemerintah daerah dalam mengatur dan mengurus rumah tangganya, sedapat mungkin untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat melalui penyediaan fasilitas-fasilitas melalui sarana angkutan. Namun demikian, daerah tidak mungkin melaksanakan kewajiban-kewajiban itu tanpa adanya pembiayaan-pembiayaan tertentu. Pembiayaan itu ditutupi oleh pengembaliannya melalui pungutan retribusi. Adapun jenis retribusi itu banyak macamnya sesuai dengan banyaknya fasilitas-fasilitas yang disediakan oleh pemerintah daerah.

Dengan meningkatnya kesadaran bagi wajib retribusi dalam hal pemanfaatan sarana dan fasilitas yang disediakan oleh pemerintah daerah, maka dapat meningkatkan pula pemasukan dana karena penerimaan retribusi angkutan umum darat dipengaruhi oleh jumlah kendaraan yang menggunakan fasilitas-fasilitas tersebut. Oleh sebab itu, apabila penerimaan pungutan retribusi dari tahun ke tahun dapat

meningkat, maka secara otomatis akan berpengaruh pula terhadap peningkatan anggaran pendapatan dan belanja daerah, yang berarti pula meningkatkan perencanaan kegiatan pemerintah dari tahun ke tahun yang dapat dilaksanakan dan diselesaikan untuk bangsa dan negara.

Jadi menurut hemat penulis, untuk menemukan suatu pengelolaan retribusi angkutan umum darat yang lebih baik, perlu diterapkan fungsi-fungsi manajemen, yang antara lain: fungsi perencanaan, fungsi penggerak dan fungsi pengawasan.

Untuk lebih jelasnya mengenai kerangka konseptual dalam pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros, maka dapat dilihat pada skema berikut ini:



## E. Metode Penelitian

Dalam usaha memperoleh sejumlah data sehubungan dengan penulisan skripsi ini, maka penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

1. Tipe penelitian yang penulis gunakan dimaksudkan dalam penelitian ini adalah tipe deskriptif, yang dimaksudkan untuk memperoleh gambaran mengenai pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II maros.

### 2. Dasar Penelitian

Dasar penelitian yang digunakan adalah survei, yang bertujuan untuk mengumpulkan data variabel dari sejumlah responden melalui wawancara.

### 3. Teknik Pengumpulan Data

#### a. Observasi

Yaitu dengan jalan penulis mengadakan pengamatan langsung pada obyek penelitian yang menunjukkan permasalahan sehubungan dengan masalah yang diteliti.

#### b. Wawancara

Yaitu dengan cara penulis mengadakan tatap muka secara langsung kepada sejumlah responden informan yang dapat dianggap memberikan informasi yang akurat tentang pengelolaan retribusi angkutan umum darat.

#### 4. Populasi dan Sampel

##### a. Populasi

Yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah semua pejabat terkait dan pengemudi angkutan umum darat di Kabupaten Dati II Maros.

##### b. Sampel

Dengan melihat sejumlah populasi yang cukup banyak serta terbatasnya waktu dan dana, maka dirasa perlu untuk mengambil sampel sebagai wakil populasi. Adapun teknik yang digunakan dalam penarikan sampel adalah teknik "Purposeive Sampling", yakni teknik penentuan sampel yang didasarkan atas pertimbangan-pertimbangan tertentu untuk mencapai tujuan yang diharapkan dalam penelitian.

Maka yang menjadi sampel dalam penelitian ini ada dua macam, yaitu:

1) Sampel informan untuk diwawancarai sebanyak 10 orang, yaitu:

- |                                |           |
|--------------------------------|-----------|
| - Unsur Dipenda sebanyak       | = 2 orang |
| - Unsur Polantas sebanyak      | = 2 orang |
| - Unsur LLAJR sebanyak         | = 2 orang |
| - Unsur Organda sebanyak       | = 2 orang |
| - Unsur Unit Terminal sebanyak | = 2 orang |

2) Sampel responden sebanyak 15 orang, yaitu:

- Sopir golongan bus lambat \* = 5 orang
- Sopir angkutan luar kota = 5 orang
- Sopir angkutan dalam kota = 5 orang

### 5. Teknik Analisis Data

Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam pengelolaan data adalah analisis deskriptif kualitatif yang didukung oleh tabel frekuensi.

### F. Sistematika Pembahasan

Dalam pembahasan materi skripsi ini penulis ke dalam lima bab, yang secara sistematis dapat diuraikan sebagai berikut:

Bab I. Merupakan bab pendahuluan, yang memuat; Latar belakang masalah, batasan dan rumusan masalah tujuan dan kegunaan penelitian, kerangka konseptual, metode penelitian dan sistematika pembahasan.

Bab II. Tinjauan Pustaka, yang memuat; pengertian pengelolaan, pengertian angkutan umum darat, sumber-sumber pendapatan daerah dan jenis-jenis angkutan umum darat.

Bab III. Gambaran umum pengelolaan angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros yang memuat; landasan hukum pengelolaan angkutan umum

darat, koordinasi antar Polantas, LLAJR, Organda dan Dipenda, tugas pokok Dipenda serta mekanisme pengelolaan dan pemungutan retribusi angkutan umum darat.

Bab IV. Bab ini adalah merupakan hasil penelitian dan pembahasan yang memuat; perencanaan, implementasi, pertanggungjawaban, pengawasan serta faktor-faktor yang berpengaruh dalam pengelolaan angkutan umum darat.

Bab V. Bab ini merupakan bab penutup dari seluruh pembahasan yang memuat; kesimpulan dan saran-saran.

**BOSOWA**



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Pengertian Pengelolaan

Jika kita berbicara tentang pengelolaan tentunya akan dikaitkan dengan aktivitas penggunaan dan pemanfaatan sumber daya yang dicapai daripada tujuan organisasi yang dimaksud.

Pengelolaan berasal dari kata kelola yang mendapat awalan pe dan akhiran an. Menurut W.J.S. Poerwadarminta dalam bukunya yang berjudul "Kamus Umum Bahasa Indonesia" dijelaskan bahwa "Kelola berarti mengurus atau melakukan atau menyelenggarakan. Jadi pengelolaan berarti pengurusan atau penyelenggaraan sesuatu hal". (1962: 469).

Sehubungan dengan hal itu, maka A.H. Soeharto, dalam bukunya yang berjudul "Pengelolaan dan Pembinaan Pemerintahan Desa" menjelaskan bahwa :

"Pengelolaan adalah rangkaian kegiatan (program) untuk mencapai tujuan tertentu dengan menggunakan orang dan benda dan cara secara tepat, mudah dan ringan tanpa mengabaikan penggunaan mutu, waktu dan tempat". (1967:27).

Berdasarkan pengertian tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pengelolaan merupakan suatu kegiatan atau usaha untuk melibatkan seluruh unsur yang ada dalam organisasi untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien.



Kata pengelolaan berasal dari kata kelola sebagai kata kerja yang berarti melaksanakan pengawasi, menyelenggarakan, mengurus, mengatur dan menyusun. Pengelolaan dapat diartikan sebagai proses administrasi yang meliputi penyusunan, pengawasan, dan pertanggungjawaban. Dengan demikian kata pengelolaan, identik atau bersinonim dengan kata manajemen seperti dikemukakan oleh S.P. Siagian sebagai berikut :

"Kemampuan atau keterampilan untuk memperoleh, suatu hasil dalam mencapai tujuan melalui kegiatan-kegiatan orang lain". (1971:5).

Dengan demikian manajemen atau pengelolaan merupakan alat pelaksana utama daripada administrasi, sedangkan administrasi dari pengelolaan tidak dapat dipisahkan meskipun kegiatannya dapat dibedakan.

Dari segi kegiatannya fungsionalnya administrasi bertugas antara lain :

- a. Menentukan atau menetapkan tujuan menyeluruh yang hendak dicapai.
- b. Ketentuan kebijaksanaan umum yang mengikat seluruh organisasi.

Sedangkan manajemen atau pengelolaan untuk :

- a. Melakukan kegiatan untuk perlu dilaksanakan dalam rangka pencapaian tujuan dalam batas-batas kebijaksanaan umum yang telah ditentukan pada tingkat administrasi.



b. Manajemen atau pengelolaan dapat juga menentukan tetapi hanya bersifat khusus atau pelaksana.

Olehnya itu istilah pengelolaan identik dengan manajemen dan pengurusan itu sendiri biasanya diartikan sebagai administrasi.

Mengenai istilah pengelolaan yang oleh beberapa orang yang menyamakan dengan pengertian manajemen, seperti yang dikemukakan oleh GR. Terry dan L.W. Rue (1980:2) mengatakan bahwa:

"Manajemen adalah suatu proses kerangka kerja untuk yang melibatkan bimbingan dan pengarahan suatu kelompok orang-orang kearah tujuan-tujuan organisasional adalah suatu kegiatan-kegiatan, pelaksanaannya adalah disebut manajeger atau pengelolaan".

Sedangkan pengertian lain telah dikemukakan oleh Koimaruddin (1985:1), mengatakan bahwa "Pengelolaan berasal dari kata kelola atau kegiatan yang berarti keseluruhan aktivitas yang dilakukan dalam usaha mendapatkan hasil".

Demikian pula DR. Prajudi Admosudirdjo, SH (1976:43), menyamakan pengertian pengelolaan dengan manajemen yaitu sebagai berikut:

1. Orang-orang;  
Semua yang mempunyai fungsi pokok sebagai pemimpin-pemimpin kerja.
2. Proses;  
Adanya kegiatan-kegiatan yang terarah ke bawah, jadi berupa kerja-kerja untuk mencapai tujuan.
3. Sistem kekuasaan  
Sistem kekuasaan atau sistem kewenangan-kewenangan/wewenang-wewenang agar supaya orang-orang menjalankan pekerjaan yang telah digariskan".

Berdasarkan beberapa pendapat para ahli, maka penulis dapat merumuskan bahwa pengertian pengelolaan adalah suatu proses kegiatan yang melibatkan beberapa orang, sebagai usaha untuk mencapai tujuan atau mendapatkan hasil yang dalam hal ini adalah proses kegiatan angkutan umum darat di Kabupaten Maros.

Menurut hemat penulis, untuk menemukan suatu pengelolaan angkutan umum darat lebih baik, maka perlu kita menerapkan fungsi-fungsi manajemen, yang meliputi; fungsi perencanaan, fungsi penggerak dan fungsi pengawasan.

Diharapkan dengan pengelolaan retribusi angkutan pada pendekatan manajemen tersebut, khususnya di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros, maka semua aspek yang erat kaitannya dengan masalah tersebut dapat ditangani secara terpadu.

## B. Pengertian Angkutan Umum

Untuk mendapatkan gambaran yang jelas dari pengertian angkutan umum darat, maka penulis akan menguraikan pengertian angkutan, umum dan darat, yaitu:

### 1. Angkutan

Pengertian angkutan, yang dikemukakan oleh M.D. Soetisno (1955:1) mengatakan bahwa:

"Dalam arti sempit alat yang digunakan angkutan umum hanya merupakan kegiatan dalam usaha perdagangan, secara luas pengertian angkutan termasuk pula di dalamnya segala kegiatan di bidang industri yang memerlukan jasa tersebut".

Sedangkan Muchtaruddin Siregar (1980:7), mengatakan bahwa:

"Angkutan merupakan alat yang digunakan memindahkan barang/manusia baik berupa kendaraan yang menggunakan motor sebagai penggeraknya dan yang tidak menggunakan motor sebagai penggeraknya seperti; dokar, gerobak dan sepeda".

Dari kedua pengertian di atas, maka dapat dikatakan bahwa angkutan sebagai sarana atau alat yang digunakan untuk memindahkan barang atau orang dari tempat asal ke tempat tujuan.

Di dalam kehidupan kita sehari-hari selalu kita berusaha dan bekerja untuk memenuhi kebutuhan primer maupun kebutuhan sekunder, antara lain pemenuhan kebutuhan akan makanan, pakaian, perumahan, rekreasi dan kebutuhan lainnya. Keseluruhan kegiatan tersebut tidak dilaksanakan dalam satu tempat, melainkan juga terdapat di tempat-tempat yang berbeda sesuai potensi daerah yang bersangkutan, dan dalam usaha tersebut transportasi memegang peranan yang sangat penting agar mobilitas barang dan penumpang akan lebih tinggi.

## 2. Umum

Menurut W.J.S. Poerwadarminta (1976:1126), mengatakan bahwa:

"Umum adalah mengenai keseluruhan atau sekalian (tidak khas, tidak khusus) jalan untuk sekalian orang kendaraan untuk keseluruhan orang banyak atau yang disewakan kepada orang banyak".

### 3. Darat

Pengertian darat ini, lebih lanjut W.J.S. Poerwadarminta (1976:229), mengatakan bahwa: "Darat adalah tanah yang tidak tertutup, tanah ketinggian, tanah pedalaman; angkutan-angkutan melalui darat; berjalan-jalan di darat.

Dari beberapa pengertian yang telah dikemukakan oleh beberapa ahli di atas, maka angkutan umum darat dapat diartikan sebagai sarana atau alat yang digunakan untuk memindahkan keseluruhan atau sekalian orang dan barang melalui tanah yang tidak tertutup atau jalanan di darat.

Sehubungan dengan uraian di atas, maka pengelolaan angkutan umum darat di Kabupaten Dati II Maros dapat diartikan sebagai usaha yang melibatkan pemerintah daerah dan masyarakat pengusaha untuk mengadakan suatu kerjasama dalam hal penyediaan prasarana jalanan dan terminal untuk dapat menunjang pengelolaan. Jadi untuk menambah keuangan daerah juga dapat diperoleh melalui pengelolaan sumber keuangan dari retribusi angkutan umum darat.

#### C. Sumber-Sumber Pendapatan Daerah

Di atas telah dikemukakan bahwa dana yang diperoleh Daerah Tingkat II Maros adalah berasal dari daerah sendiri di samping bantuan-bantuan yang diserahkan dari pusat.

Dalam Undang-Undang Nomor 5 tahun 1974 secara jelas dikatakan bahwa sumber-sumber pendapatan daerah adalah berupa:

- a. Pendapatan asli daerah sendiri, yang terdiri dari :
  1. Hasil pajak daerah
  2. Hasil retribusi daerah
  3. Hasil perusahaan daerah
  4. Lain-lain usaha daerah yang sah
- b. Pendapatan berasal dari pemberian pemerintah yang terdiri dari:
  1. Sumbangan dari pemerintah
  2. Sumbangan-sumbangan lain, yang diatur dengan peraturan perundang-undangan.
- c. Lain-lain pendapatan yang sah" (1983:57).

Dengan demikian hampir separuh dari dana yang dibutuhkan daerah untuk melaksanakan pembangunan adalah berasal dari pajak daerah, hasil retribusi daerah, serta melalui bantuan pemerintah pusat.

Untuk lebih jelasnya mengenai penerimaan sebagai pendapatan asli daerah akan diuraikan masing-masing, yaitu:

#### 1. Pajak Daerah

Untuk mendapatkan gambaran yang jelas mengenai pajak daerah, perlu dikemukakan pengertian pajak itu sendiri. Rachmat Sumitro (1974:8), memberikan pengertian pajak sebagai berikut:

"Pajak adalah iuran rakyat kepada Kas Negara berdasarkan undang-undang (yang dapat dipaksakan) dengan tiada mendapat jasa timbal balik (kontra prestasi) yang langsung dapat ditunjukkan untuk membayar pengeluaran umum".

Dari pengertian di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pajak mengandung unsur-unsur sebagai berikut:

- a. Adanya iuran masyarakat kepada negara (dipungut oleh negara).
- b. Adanya unsur paksaan pada setiap wajib pajak
- c. Tanpa adanya balas jasa atau timbal balik dari negara
- d. Untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran pemerintah.

## 2. Retribusi

Untuk mendapatkan pengertian yang jelas mengenai retribusi, maka berikut penulis mengutip pendapat yang dikemukakan oleh Ibnu Sanusi (1983:87), mengatakan bahwa:

"Retribusi adalah penerimaan, yang diperoleh pengusaha publik dari rumah tangga swasta, berdasarkan norma-norma umum yang ditetapkannya berhubungan dengan prestasi-prestasi tersebut, karena berhubungan dengan kepentingan umum, secara khusus dilaksanakan sendiri oleh pengusaha publik".

Sedangkan dalam Undang-Undang darurat Nomor 12 Tahun 1975 pasal 2 dikatakan bahwa:

"Retribusi daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran pemakaian atau karena memperoleh jasa pekerjaan, usaha atau milik daerah bagi yang kepentingan atau karena jasa yang diberikan oleh daerah.

Dari kedua pendapat di atas, maka dapat diketahui retribusi merupakan pungutan yang dilakukan oleh pemerintah daerah berdasarkan pemakaian atas jasa yang langsung dirasakan oleh wajib retribusi.

Berdasarkan pengertian retribusi di atas, maka dapat diketahui mengenai ciri-ciri retribusi daerah, yaitu sebagai berikut:

- a. Pungutan dilakukan oleh negara (Pemerintah pusat dan daerah).
- b. Pungutan sebagai hasil penggunaan jasa yang disediakan oleh pemerintah/negara.
- c. Merupakan balas jasa yang diberikan secara langsung.

### 3. Hasil Perusahaan Daerah

Sumber dana bagi daerah, disamping pajak dan retribusi, ada pula yang bersumber dari hasil perusahaan yang dijalankan oleh daerah. Hasil perusahaan yang dimaksud adalah merupakan laba dan keuntungan dalam pelaksanaan kegiatan yang ditangani langsung oleh perusahaan-perusahaan yang dijalankan oleh pemerintah daerah dan berhubungan dengan pelaksanaan pembangunan yang dilaksanakan di daerah tersebut.

Hasil dari keuntungan yang dimaksudkan digunakan oleh pemerintah daerah untuk membiayai pengeluaran serta anggaran lain yang erat kaitannya dengan pelaksanaan pembangunan pada suatu daerah, juga untuk menutupi kekurangan dan kesulitan dana yang dialami oleh pemerintah daerah.

#### 4. Lain-lain Usaha Daerah yang Sama

Disamping ketiga sektor yang dapat dijadikan sumber dana bagi daerah, pemerintah daerah juga dapat mengharapkan bantuan dana yang bersumber dari usaha-usaha lain dalam suatu daerah. Usaha tersebut merupakan usaha daerah yang sah, misalnya hasil sewa barang/alat bangunan milik pemerintah, sewa gedung dan lain-lain

#### D. Jenis-jenis Angkutan Umum Darat

Untuk mendapatkan gambaran yang jelas tentang sarana angkutan umum, maka perlu diketahui bagaimana motif daripada alat angkutan tersebut. Seperti yang terdapat dalam Undang-Undang No. 3 Tahun 1968 (1970:10) dikatakan bahwa:

"Mobil penumpang; setiap kendaraan bermotor yang semata-mata dilengkapi dengan sebanyak-banyaknya 8 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudinya yang dilengkapi bagasi atau tidak. Mobil bus setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan lebih dari 8 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudinya, baik dengan maupun tempat perlengkapan bagasi.

Kendaraan umum; setiap kendaraan yang biasa disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan pembayaran jasa".

Dari pernyataan tersebut di atas dapat diketahui bahwa jenis kendaraan yang digunakan untuk umum yang dimaksudkan adalah kendaraan yang digunakan untuk umum yang dilengkapi sekurang-kurangnya 8 (delapan) tempat duduk dan sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk.



Dengan demikian, jenis-jenis angkutan umum darat yang dimaksudkan adalah berupa:

1. Kendaraan angkutan bus umum, meliputi:
  - a. Bus cepat (ukuran besar)
  - b. Bus lambar (ukuran sedang)
2. Kendaraan angkutan non bus, terdiri dari:
  - c. Angkutan antara kota (Kijang, Mikrolet, Mini bus)
  - d. Angkutan dalam kota (Pete-pete, Mikrolet)
3. Kendaraan angkutan truk
4. Kendaraan umum taksi
5. Kendaraan angkutan damri.

Dari kelima jenis angkutan umum darat yang paling menunjang penerimaan dari obyek retribusi adalah jenis kendaraan angkutan umum bus dan non bus, dan paling kontinue melayani masyarakat dan pelajar adalah kendaraan umum bus damri.

Sifat jasa, operasi dan biaya dapat membedakan kelima jenis alat atau kendaraan angkutan umum darat yang dibedakannya akan dijelaskan sebagai berikut:

#### 1. Kendaraan angkutan umum bus

Peningkatan sarana kendaraan angkutan umum bus dalam setiap tahunnya memberkan gambaran bahwa kebutuhan masyarakat dapat dipenuhi apabila dilihat dalam sektor transportasi. Sifat jasa bus umum ini dilihat dari jenisnya, yaitu:

- a. Bus cepat, kendaraan ini berukuran besar yang mempunyai kapasitas tempat duduk paling sedikit 25 kursi, demikian pula jarak operasinya lebih besar/jauh.
- b. Bus lambat, bus ini berukuran sedang yang memiliki kapasitas tempat duduk paling banyak 20 buah kursi, demikian pula jarak tempuhnya berjarak sedang, yang dapat melayani angkutan antara daerah Tingkat II.

Perbedaan kedua jenis alat angkutan di atas adalah sebagai berikut:

- 1) Bus cepat dalam pengoperasiannya tidak boleh mengambil penumpang di jalanan, kecuali terminal, demikian pula kendaraan ini harus memasuki terminal cepat yang telah ditentukan seperti di Ujung Pandang dan Pare-pare.
- 2) Bus lambat, dalam pengoperasiannya harus memasuki terminal pada setiap Daerah Tingkat II yang dilaluinya, demikian pula dilarang mengambil penumpang di jalanan kecuali terminal yang ditentukan.

## 2. Kendaraan angkutan umum non bus

Suatu kenyataan yang dapat dilihat bahwa daerah yang bahkan sampai ke pelosok pedesaanpun sarana angkutan umum semakin meningkat, dan yang paling berpotensi adalah kendaraan angkutan non bus, yang dalam pengoperasiannya dapat dilihat dari dua jenis, yaitu:

- a. Angkutan antar kota, kendaraan ini beroperasi dengan jarak atempuh dekat yaitu antara kecamatan dalam suatu Daerah Tingkat II.
- b. Angkutan dalam kota, yaitu kendaraan melayani khusus dalam kota seperti; pete-pete dan mikrolet.

### 3. Kendaraan angkutan truk

Dalam kegiatan tata niaga perdagangan hasil pertanian dan industri suatu daerah, sangat ditunjang oleh sarana angkutan seperti truk, kendaraan ini ada yang berukuran besar dan sedang.

Dalam pengoperasiannya meliputi antara daerah-daerah dalam berbeda antara yang berukuran besar dan yang sedang.

### 4. Mobil angkutan damri

Mobil bus Damri yang dioperasikan oleh pemerintah hanya terdapat di kota-kota besar seperti; Jakarta, Surabaya, Ujung Pandang dan lain-lain, khususnya melayani angkutan manusia (masyarakat dan pelajar).

Sarana angkutan kota dengan lebih sesuai di kota mengingat jumlah permintaan sarana angkutan lebih banyak dibanding dengan di daerah, namun demikian tidak berarti bahwa angkutan kota hanya dapat dilayani dengan bus saja, karena masih banyak prasarana jalan yang tidak dapat dilalui.

### 3. Angkutan umum taksi

Sarana angkutan ini berukuran kecil yang melayani penumpang khusus, yang dioperasikan dalam kota dan sekitar pelabuhan udara (air port). Perkembangan sarana angkutan umum taksi ini dari tahun ke tahun menunjukkan peningkatan yang cukup pesat.



### BAB III

## GAMBARAN UMUM PENGELOLAAN ANGKUTAN UMUM DARAT DI KABUPATEN DATI II MAROS

#### A. Landasan Hukum Pengelolaan Angkutan Umum Darat

Sehubungan dengan pengelolaan angkutan umum darat, maka beberapa instansi yang perlu mengadakan koordinasi dalam pelaksanaan operasionalnya diantaranya; Polantas, Organda, LLAJR dan Dipenda yang merupakan instansi yang terlibat langsung pengelolaan.

Landasan hukum dalam rangka pelaksanaan pengelolaan angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros yaitu sebagai berikut: /

1. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
2. Peraturan pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Pemyerahan sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan umum darat jalan.
4. Keputusan Menteri Perhubungan No. 68 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Jalan dengan kendaraan umum.
5. Keputusan Menteri Perhubungan No. 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan.



6. Peraturan Daerah Kabupaten Dati II Maros No. 3 Tahun 1990 tentang izin trayek.
7. Keputusan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Maros No. 16/XI/1996 tanggal 19 November 1996, tentang Perubahan kedua keputusan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Maros, tentang pelaksanaan PERDA No. 3 Tahun 1990 tentang izin trayek.

Untuk lebih jelasnya mengenai ketiga proyek retribusi dalam pemungutannya didasarkan pada undang-undang yang mengaturnya (retribusi terminal, retribusi parkir dan retribusi jalan daerah), yaitu:

a. Retribusi terminal

Ketentuan pemungutan retribusi yang diatur dalam Perda Daerah Tingkat II Maros mengenai:

- 1) Peraturan Daerah Kabupaten Tingkat II Maros No. 1 Tahun 1974 tentang terminal dan retribusi terminal angkutan umum darat.
- 2) Peraturan Daerah Kabupaten Tingkat II Maros No. 6 Tahun 1981 tentang perubahan pertama kalinya peraturan Daerah Tingkat II Maros No. 1 Tahun 1974 tentang terminal dan retribusi terminal angkutan umum darat.

b. Retribusi parkir

Retribusi pemungutan retribusi parkir telah pula mengalami perubahan sesuai dengan perkembangan suatu

daerah. Adapun pengelolaannya seperti yang diatur dalam:

- 1) Peraturan Daerah Kabupaten Tingkat II Maros No. 10 Tahun 1974 tentang pengaturan tempat-tempat parkir.
- 2) Peraturan Daerah Kabupaten Tingkat II Maros No. 3 Tahun 1978 tentang perubahan pertama kalinya Peraturan Daerah Kabupaten Tingkat II Maros No. 10 Tahun 1977, tentang pengaturan tempat parkir kendaraan.
- 3) Peraturan Daerah Kabupaten Tingkat II Maros No. 10 Tahun 1985, tentang perubahan kedua peraturan Daerah Kabupaten Tingkat II Maros No. 10 Tahun 1977, tentang pengaturan tempat-tempat parkir dan retribusi parkir kendaraan.

#### c. Retribusi jalan daerah

Landasan pemungutan retribusi jalan daerah Tingkat II Maros, masih belum mengalami perubahan. Perda yang mendasari pemungutannya adalah: Peraturan Daerah Kabupaten Tingkat II Maros Nomor 4 Tahun 1984, tentang retribusi izin dispensasi pemakaian jalan dalam Kabupaten Daerah Tingkat II Maros.

Dengan demikian pelaksanaan pemungutan retribusi didasarkan pada ketentuan peraturan perundang-undangan namun tidak dapat dipungkiri bahwa dalam pelaksanaannya seringkali aparat tidak didasarkan pada ketentuan yang digariskan.

## B. Tugas Pokok dan Fungsi Polantas, LLAJR, Organda dan Dipenda Daerah Tingkat II Maros

### 1. Tugas Pokok/Kewajiban

Guna memanfaatkan segala sarana dan prasarana pengelolaan angkutan umum darat dengan lancar dan berhasil guna sesuai dengan kebijaksanaan yang telah diambil oleh pemerintah daerah, maka dinas-dinas daerah mempunyai tugas pokok masing-masing, yaitu:

#### a. Polisi Lalulintas (Polantas), mempunyai tugas pokok:

- 1) Mengatur Lalulintas; dalam arti memberikan pengertian si pemakai sarana angkutan umum darat atau masyarakat pengusaha, sopir, dimana mereka dapat bergerak atau berhenti terutama waktu ada kemacetan atau keadaan darurat.
- 2) Menegakkan hukum berlalulintas, dengan maksud untuk merubah dengan segera tingkah laku dan sikap masyarakat pengusaha/sopir, yang senantiasa melanggar peraturan yang telah ditetapkan, memuat penumpang yang terlalu melampaui juga mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi, yang kesemuanya dapat berakibat fatal bagi masyarakat umum.
- 3) Memeriksa setiap kecelakaan yang terjadi; sebagaimana diketahui bahwa tugas polisi lalulintas adalah menjaga ketertiban di jalan, agar jalan dapat digunakan dengan lancar dan efisien.



4) Sehubungan dengan pemungutan retribusi yang ber-sumber dari jasa angkutan, maka tugas Polantas adalah mengawasi setiap kendaraan angkutan umum yang memasuki terminal untuk membeli dan menyetor tanda retribusi atau kupon/karcis.

b. Lalulintas Angkutan Jalan Raya (LLAJR), mempunyai tugas pokok:

- 1) Mengatur trayek-trayek; untuk menyebarkan sarana angkutan umum yang setiap tahunnya mengalami peningkatan, maka perlu untuk mengatur trayek-trayek atau jurusan. Hasil analisa di lapangan terlihat bahwa kendaraan angkutan non bus sangat potensial, pengelolaannya sering terjadi sifat monopoli dalam arti sarana angkutan bertumpu pada satu jurusan saja yang diakibatkan kode trayek pada setiap kendaraan angkutan tidak dicantumkan sehingga menyitkan bagi LLAJR dalam pelaksanaan pengawasan.
- 2) Mengatur rambu-rambu jalan; seperti memasang rambu jalan pada jalanan yang dianggap rawan dalam mem-perlancar arus lalulintas, demikian pula mengganti rambu jalan yang dianggap sudah rusak.
- 3) Membantu pelaksanaan tugas/pengawasan terminal, melihat terminal difungsikan sebagai pusat pe-ngendalian dan pengaturan perizinan.

c. Organisasi Angkutan Darat (Organda), mempunyai tugas pokok:

- 1) Menetapkan kode trayek pada setiap kendaraan angkutan, sebagaimana yang telah diuraikan pada bagian terdahulu bahwa salah satu kendala yang menyebabkan tidak berfungsinya Organda dalam pengelolaan angkutan umum darat, sehingga sulit menentukan kebijaksanaan yang diinginkan oleh pengusaha/sopir.
- 2) Mewakili pengusaha angkutan umum mengikuti setiap pertemuan dalam menentukan kebijaksanaan sesuai dengan kebutuhan masyarakat pengusaha. Jadi Organda sangat besar pengaruhnya dalam menentukan kebijaksanaan karena organisasi ini memiliki hak bicara dalam keseluruhan pengusaha angkutan umum darat, juga untuk membantu pengusaha dalam meningkatkan kesejahteraan.

d. Dinas Pendapatan Daerah (Dipenda), mempunyai tugas pokok:

- 1) Memimpin dan mengkoordinir seluruh usaha di bidang pemungutan dan pendapatan daerah dengan berpedoman pada ketentuan-ketentuan yang telah digariskan oleh pemerintah daerah.
- 2) Membuat perkiraan keadaan atau pertimbangan-pertimbangan yang tepat pada waktunya kepada Kepala

Daerah sebagai bahan guna menetapkan kebijaksanaan di bidang pungutan-pungutan daerah.

- 3) Menetapkan ketentuan-ketentuan pelaksanaan dan kebijaksanaan untuk pengelolaan sumber-sumber keuangan daerah.
- 4) Melaksanakan segala usaha/kegiatan pemungutan, pengumpulan dan pemasukan pendapatan ke dalam kas daerah.

## 2. Fungsi masing-masing Dinas

### a. Polisi Lalulintas (Polantas), mempunyai fungsi:

- 1) Perencanaan; mengadakan penataan mengenai perkembangan sarana angkutan dan prasarana jalanan, untuk dapat memungkinkan pengelolaan angkutan dapat terwujud dengan tertib dan lancar.
- 2) Pelaksanaan; meliputi segala kegiatan mengadakan/ memberikan petunjuk-petunjuk kepada setiap pengusaha dalam kegiatan pengelolaan.
- 3) Koordinasi; memberikan gambaran mengenai keadaan yang dapat menunjang pengelolaan angkutan umum agar dapat berjalan seefektif mungkin.
- 4) Pengawasan; salah satu kegiatan rutin petugas kepolisian di lapangan adalah mengawasi kegiatan-kegiatan, seperti di daerah Tiangkat II Maros yang sangat vital untuk mengawasi setiap pengusaha yang senantiasa melanggar seperti dengan memuat pe-

numpang melebihi kapasitas yang dapat mengakibatkan kecelakaan.

b. Lalulintas Angkutan Jalan Raya (LLAJR), mempunyai fungsi:

- 1) Perencanaan; meliputi segala usaha dan kegiatan dalam merencanakan, mempersiapkan, serta menelaah rumusan kebijaksanaan teknis pelaksanaan pengoperasian di jalan.
- 2) Pelaksanaan; meliputi usaha pelaksanaan di lapangan seperti menyelenggarakan pemungutan retribusi yang berhubungan dengan angkutan umum darat seperti pemungutan retribusi parkir.
- 3) Pengawasan; segala usaha dan kegiatan dalam melaksanakan pengamanan kendaraan, seperti pengujian sarana kendaraan umum yang dapat memenuhi syarat pengoperasian.

c. Organisasi Angkutan Darat (Organda), mempunyai fungsi:

- 1) Perencanaan; segala kegiatan yang berhubungan dengan perumusan dan penentuan kebijaksanaan yang telah disepakati oleh pengusaha.
- 2) Pelaksanaan; memberikan bimbingan dan nasehat kepada masyarakat pengusaha agar benar-benar dapat melaksanakan pengoperasian berdasarkan trayek/jurusan yang telah ditentukan.

3) Pengawasan; meliputi segala kegiatan untuk melaksanakan pengamanan teknis yang disesuaikan oleh Kepala Daerah serta peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### C. Koordinasi antara Pemerintah Daerah, Polantas, LLAJR, Organda dan Dipenda

Koordinasi sebagai fungsi organik manajemen sangat berperan dalam mekanisme suatu organisasi, karena organisasi dapat diartikan sebagai keterpaduan dari kegiatan-kegiatan unit kerja dalam pengelolaan angkutan umum darat terlihat mempunyai keterkaitan satu dengan yang lainnya untuk menunjang kelancaran arus lalu lintas seperti; Pemerintah daerah itu sendiri dan instansi/dinas yang terlibat langsung, yakni; Polantas, LLAJR, Organda, Dipenda Tingkat II Maros.

Pengelolaan angkutan umum darat disamping sebagai kegiatan yang dapat memperlancar kegiatan-kegiatan perekonomian, juga sebagai salah satu obyek pengumpulan dana melalui jasa angkutan. Maka pemerintah dalam hal ini bertindak sebagai penentu kebijaksanaan kegiatan tersebut memerlukan pengkoordinasian satu dengan yang lainnya.

Dari uraian tersebut menggambarkan serta memberikan penekanan betapa pentingnya koordinasi dalam suatu unit organisasi agar tercipta suatu time work berupa keselarasan, keserasian, dan keseimbangan menuju tercapainya suatu kerja sama dalam unit organisasi tersebut.

Dalam menciptakan keterpaduan yang dimaksud tersebut dalam hubungannya dengan pengelolaan angkutan umum darat dalam pemungutan retribusi untuk menciptakan kerja sama dalam rangka lebih menunjang pengelolaan angkutan umum darat, juga lebih meningkatkan penerimaan dana yang ber-sumber dari pengelolaan khususnya yang dilaksanakan di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros.

Dalam meningkatkan koordinasi tersebut menimbulkan kendala yang sifatnya dipengaruhi oleh situasi Daerah maupun sosial budaya dan ekonomi. Kendala yang dimaksud sehubungan dengan pengkoordinasian dapat dilihat dari dua segi yaitu:

a. Koordinasi yang bersifat vertikal

Maksud daripada koordinasi vertikal ialah koordinasi yang berlangsung antara pemerintah daerah dengan dinas-dinas daerah. Seperti yang dinyatakan dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974, tentang Pokok-Pokok Pemerintah Daerah adalah Kepala Daerah, sedangkan dalam pasal 49 ayat (1) disebutkan, bahwa dinas daerah adalah unsur pelaksana pemerintah daerah.

Dengan melihat kenyataan di lapangan di mana terlibat beberapa kendala yang paling utama dalam pengkoordinasian kurang aktifnya setiap instansi dalam merencanakan dan menentukan kebijaksanaan yang akan dilakukan sehingga pengusaha/sopirnya seandainya me-

naikkan penumpang walaupun sudah melebihi ketentuan kapasitas angkutan.

Koordinasi vertikal yang sifatnya intern/fungsional dalam Pemerintahan Daerah Tingkat II Maros sukar dilaksanakan secara maksimal karena mekanisme koordinasi vertikal diterapkan dalam setiap menentukan kebijaksanaan yang menyangkut pengelolaan angkutan, sehingga nampak kendala, yaitu sebagai berikut:

- 1) Tidak berfungsinya Organda, yang merupakan organisasi penghimpun pengusaha atau mewakili pengusaha angkutan umum dalam menentukan setiap kebijaksanaan sehubungan dengan pengelolaan angkutan umum.
- 2) Terdapatnya petugas pemungut/personil yang berstatus pegawai harian/honorer, yang merupakan tanggungjawab pemerintah untuk mendeteksi pengangkatannya, untuk mempermudah dalam pengawasan.

Untuk lebih meningkatkan koordinasi vertikal fungsional, maka kendala-kendala tersebut di atas perlu mendapat perhatian dari daerah sebagai pelaksana tunggal di daerah.

#### b. Koordinasi horizontal

Koordinasi horizontal adalah koordinasi yang dilakukan antara organisasi-organisasi yang terlibat langsung dalam kegiatan pengelolaan. Koordinasi horizontal sehubungan dengan pengelolaan lazim di-

sebut koordinasi organisasional, pemungutan dan pengawasan.

Adapun dinas/instansi yang terlibat langsung dalam mengkoordinasikan hal-hal yang menyangkut bidang tugasnya, seperti:

1. POLANTAS, perlu mengkoordinasikan rambu-rambu jalan yang dilalui kendaraan, sehubungan dengan peningkatan sarana kendaraan yang dalam setiap tahunnya meningkat jumlahnya.
2. LLAJR, harus memberikan data mengenai persentasi jumlah kendaraan yang beroperasi dalam suatu daerah Tingkat II dan Tingkat III.
3. ORGANDA, perlu mengkoordinasikan antara instansi yang berkait mengenai aspirasi atau keinginan masyarakat pengusaha angkutan.
4. DIPENDA, perlu mengkoordinasikan hal-hal yang menyangkut pemungutan dan jasa angkutan, demikian pula memberikan gambaran apakah pemungutan yang bersumber dari jasa angkutan mengalami peningkatan atau penurunan.

Nasalah pokok dalam pelaksanaan koordinasi yang sifatnya horizontal berdasarkan analisa di lapangan, adalah sebagai berikut:

- 1) Tidak terdapatnya data mengenai jumlah kendaraan angkutan umum kecuali yang dimiliki LLAJR berdasarkan izin trayek, oleh karena masing-masing instansi saling



menjaga kewajiban yang seharusnya hal ini tidak perlu terjadi.

- 2) Tidak dapat mengkoordinasikan program kerja dari instansi/dinas yang terkait, sehingga terlihat pada setiap kendaraan angkutan non bus yang melalui jalan daerah tidak dicantumkan kode trayek dari masing-masing jurusan, sehingga menyulitkan bagi instansi yang lainnya dalam melakukan pengawasan.

Dari uraian di atas, maka dapat dilihat bahwa betapa pentingnya fungsi koordinasi itu sendiri dalam suatu organisasi/unit kerja dalam mencapai tujuan, namun sangat sulit pula dalam melaksanakannya, oleh karena pelaksanaannya sangat dipengaruhi oleh situasi dan kondisi.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Perencanaan

Perencanaan pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros tidak terlepas dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) sebagai landasan pengelolaan keuangan daerah.

Dalam perencanaan pengelolaan keuangan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros, dalam hal ini pemerintah daerah Tingkat II Maros berdasarkan:

1. Data tentang potensi-potensi retribusi angkutan umum darat yang ada di daerahnya.
2. Data-data lain yang diperlukan untuk perencanaan, seperti pendapatan baru yang menandakan jumlah obyek retribusi maupun subyek retribusi dan wajib pajak.

Dalam penyelenggaraan pemungutan retribusi di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros yang dilaksanakan telah sesuai dengan tarif yang telah ditentukan untuk masing-masing obyek pemungutannya yang dilakukan oleh kolektor yang diberi tugas tentang hal itu. Perencanaan sistem pemungutannya yaitu setiap wajib retribusi yang menggunakan tempat, fasilitas atau karena memperoleh jasa dari pemerintah daerah dipungut bayaran sesuai retribusi

dengan cara pungutan pelataran, harian, bulanan dengan memberikan tanda bukti pembayaran berupa pemotongan karcis/kupon.

Berdasarkan dengan perencanaan dengan hasil wawancara kepada responden menjelaskan bahwa dari hasil penerimaan pemungutan yang diterima oleh kolektor tersebut disetor/dikirim setiap hari ke Bank Unit Desa setempat atas rekening pemegang Kas Daerah Tingkat II Maros dan tidak dibenarkan menyimpan uang tersebut lebih dari jumlah Rp 25.000,- (dua puluh lima ribu rupiah) dalam waktu 1 x 24 jam.

Secara administratif penyetoran hasil pungutan retribusi yang diterima oleh kolektor dikirim ke Kas Daerah Tingkat II Maros melalui Pembantu Bendaharawan Khusus Penerima Unit Dinas Pendapatan Daerah (Kecamatan) dan Bendaharawan Khusus Penerima Dinas Pendapatan Daerah, dengan membuat penyetoran sebanyak empat rangkap untuk kolektor sendiri dan tiga rangkap dikirim ke Pembantu Bendaharawan Khusus Penerima Unit Dinas Pendapatan Daerah (Kecamatan), dan meneruskan/mengirim dua rangkap ke Bendaharawan Khusus Penerima Dinas Pendapatan Daerah dan selanjutnya dikirim satu rangkap ke pemegang kas daerah.

Penyetoran secara administrasi tersebut dilakukan setiap tanggal 10, 20 dan 30 bulan berjalan dan dilaporkan kepada Bupati Kepala Daerah Tingkat II Maros pada setiap akhir bulan. Tiap-tiap hari dan tiap-tiap tanggal

10, 20 dan 30 bulan berjalan penyeteroran uang terkumpul pada Kantor Bank Rakyat Indonesia (BRI) Cabang Maros dari Bank Rakyat Indonesia (BRI) Unit Desa.

Demikianlah uraian secara umum mengenai mekanisme pemungutan retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros, namun dalam uraian selanjutnya akan diuraikan secara khusus mekanisme pengelolaan retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros.

Sesuai dengan hasil wawancara penulis kepada informan menjelaskan bahwa mekanisme pemungutan retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros itu berpedoman pada SK bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri No: KM.26/HK.206/PHB/77, tanggal 10 271 Tahun 1971 Agustus 1977. Penumpang dan SK. Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan No. 219/V/1979 tanggal 29 Mei 1979 tentang Pedoman Pelaksanaan Tugas Dinas Pendapatan Daerah dan Lalulintas Angkutan Jalan Raya dan Bank Pembangunan Daerah dalam rangka pemungutan retribusi angkutan.

Dengan demikian, tata cara pemungutan retribusi yang bersumber dari jasa angkutan dikelola langsung oleh Dinas Pendapatan Daerah dan dibantu oleh Lalulintas Angkutan Jalan Raya. Demikian pula pemungutan retribusinya menggunakan sistem kupon dimana warna, bentuk dan

ukurannya ditetapkan melalui peraturan daerah yang ditentukan.

Sehubungan dengan uraian tersebut di atas, maka untuk lebih jelasnya mekanisme pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros sesuai dengan hasil pengisian kuesioner dari responden dapat digambarkan seperti pada tabel berikut ini.

Tabel 01

Tanggapan Responden tentang Mekanisme Pengelolaan  
Retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten  
Daerah Tingkat II Maros

No. !	Jawaban Responden	! Frekuensi	! Persentase % !
1. !	Sangat baik	! 8	! 32 !
2. !	Baik	! 14	! 56 !
3. !	Kurang baik	! 3	! 12 !
4. !	Tidak baik	! -	! - !
J u m l a h		! 25	! 100 % !

Sumber Data: Hasil pengolahan kuesioner, Tahun 1997

Berdasarkan hasil penelitian pada tabel tersebut di atas memperlihatkan bahwa, mekanisme pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros adalah baik. Ini dapat diuraikan pernyataan responden yang mengatakan sangat baik yakni 8 orang responden atau 32 %, yang mengatakan baik adalah 14 orang responden atau 56 %, sedangkan yang mengatakan kurang baik ada 3 orang responden atau 12 %, dan yang

mengatakan tidak baik tidak ada. Ini berarti bahwa mekanisme pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros sudah berjalan dengan baik.

Selanjutnya sebagaimana dalam uraian terdahulu dijelaskan bahwa landasan pemungutan retribusi angkutan bersumber dari 3 (tiga) obyek pemungutan yakni retribusi terminal, retribusi jalan dan retribusi parkir, berpedoman pada ketentuan yang telah ditetapkan oleh Kepala Daerah Tingkat II Maros, yaitu:

#### a. Retribusi Terminal

Besarnya tarif yang dikenakan bagi wajib retribusi angkutan penumpang kendaraan bus, berdasarkan Perda No. 6 Tahun 1981, setiap masuk terminal yaitu:

- |                        |          |
|------------------------|----------|
| - Bus lambat           | Rp 300,- |
| - Kendaraan antar kota | Rp 600,- |
| - Kendaraan dalam kota | Rp 600,- |

#### b. Retribusi Jalan Daerah

Besarnya tarif yang dikenakan pada setiap wajib retribusi pemakai jalan daerah adalah menurut Perda no. 4 Tahun 1984, satu kali adalah:

- |                            |               |
|----------------------------|---------------|
| - Untuk Pick Up dan Kijang | Rp 500,-      |
| - Untuk Bus mini dan truk  | Rp 250/1000,- |

### c. Retribusi Parkir

Besarnya tarif retribusi parkir yang dipungut dari wajib retribusi berdasarkan Perda No. 10 Tahun 1985, adalah:

- Untuk Pick Up dan Kijang                      Rp 300,-
- Untuk Bus mini dan truk                      Rp 200,-

Pemungutan retribusi parkir di Daerah Tingkat II Maros dilakukan sekali pemungutan wajib retribusi walaupun kelihatan pengoperasiannya lebih dari satu kali kegiatan.

Mekanisme pemungutan ketiga obyek retribusi angkutan melalui wajib retribusi dengan menyesuaikan dengan tarif yang telah ditentukan melalui Peraturan Daerah (PERDA), seperti yang telah diuraikan sebelumnya.

Mengenai urutan kegiatan dalam pemungutan retribusi angkutan (tiga obyek) adalah sebagai berikut:

#### a. Kegiatan pengadaan/persediaan

- 1) Barang catatan karcis yang disediakan oleh urusan peralatan dan perbengkelan pada sub bagian tata Usaha Dinas Pendapatan Daerah Tingkat II Maros.
- 2) Karcis di dapatkan dari urusan peralatan dan perbengkelan Dinas Pendapatan Daerah dalam lingkungan Daerah Tingkat II Maros, dengan terlebih dahulu:
  - a) Untuk retribusi terminal pemungutannya dilakukan di pos terminal pada setiap hari, pembelian

kupon/karcis dapat dilakukan melalui Dinas Pendapatan Daerah, juga dapat langsung dibeli pada terminal.

b) Untuk retribusi jalan kelas daerah pemungutannya dilakukan langsung pada setiap pintu masuk.

c) Untuk retribusi parkir pemungutannya dilakukan pada pos-pos pembantu, yang pemungutannya sekali dalam sehari.

3) Bagi wajib bayar retribusi yang telah membeli karcis/kupon pada dinas pendapatan daerah diwajibkan menyerahkan potongan kupon retribusi pada setiap obyek penerimaan.

Dalam hal peryetoran hasil retribusi angkutan (retribusi terminal, retribusi jalan daerah dan retribusi parkir), dilakukan oleh Bendaharawan Khusus Penerima (BKP) ke Bank Pembangunan Daerah Cabang Maros dengan menggunakan Surat Setoran (tanda bukti) model 017 dalam rangkap 5 (lima) dengan perincian penggunaannya sebagai berikut:

- a. Lembaran I arsip untuk bendaharawan
- b. Lembaran II arsip untuk bagian keuangan
- c. Lembaran III arsip untuk Dipenda Tingkat II Maros
- d. Lembaran IV arsip untuk ITDIL Kabupaten Daerah Tingkat II Maros
- e. Lembaran V untuk pemegang Kas Daerah

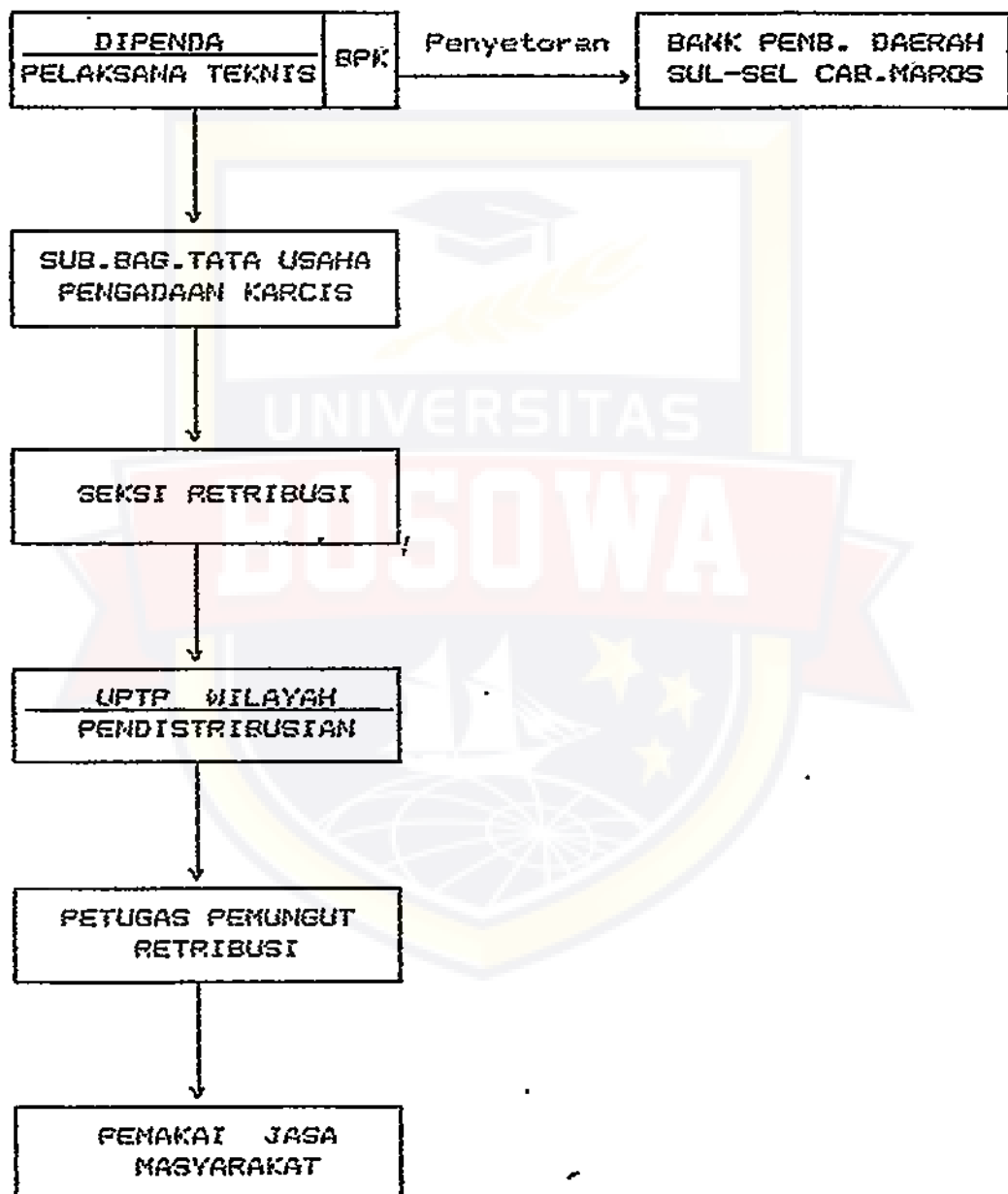


Untuk lebih jelasnya mengenai mekanisme penerimaan pemungutan retribusi (retribusi terminal, retribusi parkir dan retribusi jalan daerah), maka dapat dilihat lembaran di sebelah:



**MEKANISME PEMUNGUTAN RETRIBUSI ANGKUTAN UMUM  
DARAT OLEH DIPENDA TINGKAT II MAROS**

---



Sumber: Kantor LLAJR Kabupaten Maros, Tahun 1997

## B. Pelaksanaan Retribusi Angkutan Umum

Dalam rangka pengelolaan sumber pendapatan daerah khususnya yang berasal dari retribusi kendaraan angkutan umum darat memegang peranan yang kurang penting sebagai salah satu sumber pendapatan daerah yang dapat diharapkan untuk menunjukkan pembangunan di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros.

Salah satu faktor yang menjadi urusan rumah tangga daerah adalah bagaimana kemampuan pemerintah dalam mengelola sumber pendapatan yang berasal dari retribusi, khususnya retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros. Dimana dalam pelaksanaan/pengelolaan angkutan umum yang melibatkan beberapa unsur instansi/dinas yang terlibat langsung dalam kegiatan tersebut yaitu Polantas, LLAJR, Organda dan Dipenda Tingkat II Maros, tetapi dalam hal pengelolaan sumber dana melalui kegiatan tersebut dikelola sepenuhnya oleh Dinas Pendapatan Daerah Tingkat II Maros.

Untuk mengetahui keberhasilan suatu organisasi dan merencanakan dan mengelola suatu kegiatan akan terlibat melalui kemampuan untuk melaksanakan berbagai unsur yang digunakan dalam organisasi seperti; sarana dan prasarana yang dapat dijadikan faktor penunjang dalam implemtasi.

Sehubungan dengan kegiatan pengelolaan/pelaksanaan angkutan umum darat (bus dan non bus) berbagai obyek dari



ketiga jenis retribusi seperti yang telah diuraikan terdahulu, maka dalam pelaksanaan dimaksudkan adalah untuk mengukur pemungutan yang bersumber dari jasa angkutan terhadap pendapatan asli daerah untuk mengetahui bagaimana pengaruh dan kedudukannya dalam keseluruhan obyek pemungutan yang dikelola di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 02

Tanggapan Responden tentang Pemungutan yang Bersumber dari Jasa Angkutan terhadap Pendapatan Asli Daerah

No.	Jawaban Responden	Frekuensi	Persentase %
1.	Sangat lancar	8	32
2.	Lancar baik	10	40
3.	Kurang lancar	5	20
4.	Tidak lancar	2	8
Jumlah		25	100 %

Sumber-Data: Hasil pengolahan kuesioner, Tahun 1997

Dari hasil penelitian pada tabel tersebut di atas, memperlihatkan bahwa pemungutan retribusi yang bersumber dari jasa angkutan umum darat terhadap pendapatan asli daerah adalah lancar. Berdasarkan hasil pengelolaan kuesioner dari responden tersebut yang menyatakan sangat lancara ada 8 orang responden atau 32 %, yang mengatakan lancar yakni 10 orang responden atau 40 %, dan yang

mengatakan kurang lancar ada 5 orang responden atau 20 % dan yang menyatakan tidak lancar hanya 2 orang responden atau 8 %.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pemungutan retribusi yang bersumber dari jasa angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros berjalan dengan baik dan lancar.

Sebelum membahas mengenai target dan realisasi penerimaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros, maka terlebih dahulu akan dikemukakan mengenai lapangan retribusi yang terdapat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros yang merupakan sumber pendapatan asli daerahnya adalah sebagai berikut:

- a. Uang leges
- b. Retribusi dispensasi jalan
- c. Retribusi sempadan/bangunan
- d. Retribusi terminal
- e. Retribusi RSU/Balai Pengobatan
- f. Retribusi Tempat Rekreasi
- g. Retribusi Dinas Kesehatan
- h. Retribusi Pasar
- i. Retribusi PHB
- j. Retribusi Pemeriksaan Kesehatan Hewan
- k. Retribusi Kartu Ternak
- l. Retribusi Alat Berat
- m. Retribusi Penggilingan Padi

- n. Retribusi Parkir Kendaraan
- o. Retribusi Surat Izin Tempat Usaha
- p. Retribusi Taxi Service
- q. Retribusi Penggunaan Pelataran
- r. Retribusi Keamanan Pasar
- s. Retribusi Hinder Ordonantie (HO)
- t. Retribusi Kartu Penduduk
- u. Retribusi STNK tidak Bermotor

Dari sekian jenis retribusi yang dikelola di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros di atas, maka yang akan dibahas dalam pembahasan ini adalah retribusi umum darat, namun sebelumnya akan dikemukakan mengenai perkembangan sarana angkutan umum-darat di kabupaten Daerah Tingkat II Maros periode tahun 1994 - 1996, seperti pada tabel di bawah ini:

Tabel 03

Perkembangan Sarana Angkutan Umum  
di Kabupaten Daerah tingkat II Maros  
Tahun 1994 - 1996

No.	Jenis Angkutan Umum	T a h u n		
		1994	1995	1996
1.	Mikrolet (Dalam Kota)	224	294	361
2.	Bus Lambat	519	562	633
3.	Antar Kota	122	161	217
J u m l a h		865	1171	1211

Sumber: Kantor LLAJR Kabupaten Maros, Tahun 1977

Berdasarkan data di atas mengenai sarana angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros, maka diperoleh gambaran bahwa perkembangan sarana angkutan umum darat dari tahun ke tahun mengalami peningkatan yang cukup mengembirakan, di mana dapat dilihat jumlah angkutan umum pada tahun 1994 sebanyak 865 buah meningkat menjadi 1171 buah pada tahun 1994 atau mengalami peningkatan sebesar 35,38 %, pada tahun 1996 meningkat lagi menjadi 1211 buah atau meningkat sebesar 3,42 % dari tahun sebelumnya.

Dalam hubungan ini, untuk melihat sejauh mana usaha yang dilakukan oleh pemerintah dalam pengelolaan sumber pendapatan yang berasal dari retribusi, khususnya retribusi yang berasal dari angkutan umum darat Kabupaten Daerah Tingkat II Maros, maka di bawah ini akan dikemukakan target dan realisasi penerimaan retribusi jasa angkutan umum darat selama periode tahun 1992/1993 - 1996/1997:

Tabel 04

Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Angkutan Umum darat di Kabupaten Daerah tingkat II Maros Tahun 1992 - 1993

No.	Jenis Retribusi	(Target (%))	Realisasi %	%
1.	Ret. Terminal	70.000.000,-	62.662.400,-	89,52!
2.	Ret. Jalan Daerah	3.726.000,-	4.015.560,-	107,77!
3.	Ret. Parkir	5.479.000,-	4.147.200,-	75,69!
J u m l a h		79.205.000,-	70.785.160,-	89,36!

Sumber: Kantor DIPENDA Kabupaten Maros Tahun 1977 yang telah diajiah

Berdasarkan data di atas, dapat diperoleh gambaran bahwa jenis penerimaan retribusi yang bersumber dari angkutan umum darat adalah uang bersumber dari angkutan umum darat adalah yang bersumber dari retribusi terminal, yaitu sebesar Rp 62.662.400,- yang berarti dapat di-realisis sebesar 89,52% dari target yang direncanakan, demikian pula jenis retribusi angkutan umum darat retribusi jalan Daerah, namun dalam realisasinya dapat melampaui target yang direncanakan, dimana ditargetkan sebesar Rp 4.015.560,- atau mencapai 107,77% dari target yang ditetapkan.

Selanjutnya untuk target dan realisasi penerimaan retribusi yang bersumber dari angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros periode tahun 1993/1994, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 05

Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Angkutan Umum darat di Kabupaten Daerah tingkat II Maros Tahun 1993 - 1994

No.	Jenis Retribusi	(Target (%)	Realisasi %	%
1.	Ret. Terminal	70.000.000,-	71.694.900,-	102,42
2.	Ret. Jalan Daerah	3.726.000,-	6.308.700,-	169,32
3.	Ret. Parkit	5.479.000,-	4.790.400,-	100,54
J u m l a h		78.516.000,-	82.083.200,-	104,54

Sumber: Kantor DIPENDA Kabupaten Maros Tahun. 1977



Dari data di atas, terlihat bahwa dari ketiga jenis retribusi yang bersumber dari angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros selama tahun 1993/1994 semuanya dapat melampaui target yang direncanakan, namun yang paling banyak peningkatannya adalah jenis retribusi yang bersumber dari retribusi jalan daerah, di mana target yang direncanakan sebesar Rp 3.726.000,- dapat direalisasikan menjadi Rp 6.308.700,- atau dapat melampaui target sebesar 1687,32%, walaupun dapat melampaui jauh dari target yang direncanakan, namun retribusi yang bersumber dari retribusi terminal masih jauh lebih besar dibandingkan retribusi jalan daerah. Kesemuanya ini menunjukkan adanya keberhasilan aparat pengelola dapat pemungutan retribusi khususnya yang bersumber dari retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros.

Kemudian untuk tahun anggaran 1994/1995, target dan realisasi penerimaan retribusi dari angkutan umum darat dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 06

Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Angkutan  
Umum darat di Kabupaten Daerah tingkat II Maros  
Tahun 1994 - 1995

No.	Jenis Retribusi	(Target (%))	Realisasi %	%
1.	Ret. Terminal	178.000.000,-	184.281.200,-	108,05!
2.	Ret. Jalan Daerah	6.030.000,-	6.385.750,-	105,89!
3.	Ret. Parkit	5.102.000,-	4.367.900,-	85,59!
J u m l a h		189.132.000,-	195.034.850,-	106,62!

Sumber: Kantor DIPENDA Kabupaten Maros Tahun 1977

Berdasarkan data di atas, dapat diperoleh gambaran bahwa walaupun tidak semua jenis retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros mencapai target yang direncanakan, namun secara keseluruhan penerimaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros periode tahun 1994/1995 dapat melampaui target yang direncanakan adalah sebesar Rp 89.132.000,- dan realisasinya dapat melebihi dari target, yaitu sebesar Rp 98.034.850,- atau mencapai 109,62 dari target yang direncanakan.

Demikian pula halnya penerimaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros periode tahun 1995/1996 yang secara keseluruhan dapat melampaui target. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 07

Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Angkutan Umum darat di Kabupaten Daerah tingkat II Maros Tahun 1995 - 1996

No.	Jenis Retribusi	(Target (%))	Realisasi %	%
1.	Ret. Terminal	88.000.000,-	100.277.200,-	100,28
2.	Ret. Jalan Daerah	10.000.000,-	13.408.500,-	51,25
3.	Ret. Parkit	5.102.000,-	3.950.000,-	75,64
Jumlah		136.282.000,-	119.635.700,-	88,43

Sumber: Kantor DIPENDA Kabupaten Maros Tahun 1997

Berdasarkan data di atas, maka dapat diperoleh gambaran bahwa realisasi penerimaan retribusi angkutan umum di Kabupaten Maros tahun anggaran 1996/1997 secara keseluruhan belum mencapai target yang direncanakan, hal ini disebabkan karena kurangnya kesadaran wajib retribusi untuk membayar retribusi, kurangnya sarana dan prasana penunjang serta masalah personil pemungut retribusi itu sendiri.

### C. Pengawasan Pemungutan Retribusi Kendaraan Umum

Pengawasan yang dilakukan dalam hubungannya dengan pengelolaan retribusi yang bersumber dari jasa angkutan umum, adalah menganalisa permasalahan yang mungkin timbul dalam pelaksanaan pemungutannya, atau dengan kata lain pengawasan yang dilakukan adalah sebagai suatu proses yang diharapkan dapat menjamin penyelenggaraan kegiatan-kegiatan sehubungan dengan realisasi penentuan target atau rencana yang telah ditetapkan sebelumnya.

Dengan demikian pengawasan terhadap pemungutan ketiga obyek retribusi angkutan yang dimaksud adalah merupakan suatu langkah untuk mengukur realisasi berdasarkan target yang telah ditetapkan tanpa menghitung segala potensi yang ada.

Sehubungan dengan uraian di atas, maka dapat dikatakan bahwa pengawasan adalah usaha untuk mencocokkan sampai sejauh mana target yang telah ditetapkan dapat

dipenuhi oleh pihak yang langsung melaksanakan kegiatan-kegiatan di dalamnya. Dan kekurangan ataupun kelemahan-kelemahan yang terjadi untuk segera dicarikan sistem yang seharusnya sesuai dengan pelaksanaan pengawasan.

Pada setiap organisasi, pengawasan mutlak diperlukan untuk menjamin terpenuhinya segala target dalam rangka pelaksanaannya, atau dengan kata lain pengawasan yang dimaksud untuk menganalisa apakah target tersebut tercapai atau tidak.

Dilihat dari segi penyelenggaraannya, maka pengawasan dapat dilakukan secara:

#### 1) Preventitif

Pengawasan ini dilakukan terhadap tindakan-tindakan yang wujud dan bentuknya adalah berupa peraturan-peraturan atau prosedur-prosedur yang dilakukan dalam melaksanakan pengawasan.

Tujuan dari pengawasan ini adalah untuk mencegah terjadinya kekeliruan atau kesalahan yang berhubungan dengan keuangan negara.

#### 2) Reprensif

Pengawasan dalam bentuk reprensif ini biasanya dilaksanakan setelah adanya petugas/kegiatan yang selesai dilakukan/dikerjakan dengan maksud untuk menjamin kelangsungan pelaksanaan pekerjaan selanjutnya,

agar hasilnya benar-benar sesuai dengan target yang ditentukan sebelumnya.

Kedua bentuk pengawasan tersebut di atas, merupakan pengawasan yang dilakukan secara umum, yang belum diklasifikasikan dalam pelaksanaan kegiatan yang lebih rumit, berdasarkan wewenang dan tanggung jawab.

Sedangkan pelaksanaan pengawasan dilihat dari segi kegiatan, dapat dilakukan dalam 2 (dua) cara yaitu pengawasan internal dan pengawasan external:

1) Pengawasan internal (Internal Control)

Bentuk dari pengawasan ini adalah dilaksanakan langsung oleh aparat pengawas yang telah ditentukan oleh pimpinan organisasi, penunjukan oleh pimpinan dalam melaksanakan pengawasan oleh karena fungsi dan statusnya dapat melakukan suatu pengawasan, sebagai penunjukan dari pimpinan.

Pengawasan internal sehubungan dengan kegiatan pemungutan retribusi jasa angkutan di Daerah Tingkat II Maros dilaksanakan oleh instansi sebagai berikut:

- a. Kepala Dinas Pendapatan Daerah Tingkat II Maros.
- b. Inspektorat Daerah Kantor Bupati Kepala Daerah Tingkat II Maros.
- c. Kepala Sub Direktorat Perekonomian Kantor Bupati Kepala Daerah Tingkat II Maros.

## 2) Pengawasan Eksternal (External Control)

Pengawasan ini dilaksanakan oleh aparat di luar suatu organisasi pemerintahan yang berupa satu badan pengawasan keuangan yang meliputi:

- a. Badan Pemeriksa Keuangan (BPK)
- b. Kantor Pengawasan Anggaran Negara
- c. Badan Pengawas Keuangan Pembangunan (BPKP)

Sehubungan dengan pengawasan yang berbentuk eksternal control, maka aparat pelaksana bertugas sebagai mencek segala laporan dan tanda bukti yang ada, seperti potongan tanda bukti kupon/karcis.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa dalam melaksanakan pengawasan harus dengan jalan pengecekan segala laporan dan tanda bukti, namun terlihat secara nyata bahwa yang senantiasa dilakukan adalah pengawasan hanya dengan melalui suatu laporan tanpa mengikutsertakan segala unsur yang dapat dijadikan sebagai tanda bukti.

Berdasarkan hasil pengamatan penulis di lapangan untuk menganalisa sampai sejauh mana pemerintah dapat menjalankan kegiatan pengawasan, seperti dalam hal pemungutan retribusi jasa angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros; dalam hal ini aparat pemungut retribusi tidak pernah mengambil potongan kupon yang dapat dijadikan bukti dalam pengawasan.

Sebagai akibat dari lemahnya pengawasan yang dilakukan terhadap pemungutan jasa angkutan umum di Kabupaten Maros, baik pengawasan yang bersifat administratif maupun pengawasan secara bertingkat, sehingga dapat mengakibatkan terjadinya penyelewengan keuangan negara oleh aparat pelaksana itu sendiri.

Oleh karena itu dalam pelaksanaan pemungutan retribusi, suatu hal yang tidak dapat diabaikan adalah masalah pengawasan, karena dengan pengawasan yang efektif dapat diketahui apakah para petugas pelaksana pemungut retribusi betul-betul melaksanakan tugasnya dengan baik sesuai dengan rencana yang telah digariskan.

Dari uraian-uraian tersebut di atas dijelaskan bahwa pengawasan adalah suatu hal yang sangat penting diperlukan dalam suatu organisasi baik swasta maupun instansi negeri. Karena itu dalam pelaksanaan pemungutan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros belum berjalan dengan baik.

Untuk mengetahui lebih jelas pengawasan yang dilaksanakan oleh aparat pemungut retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros, sesuai dengan hasil penelitian di lapangan melalui pengedaran kuesioner kepada masing-masing responden dapat digambarkan seperti pada tabel berikut:

Tabel 08  
Tanggapan Responden tentang Pengawasan Retribusi  
Jasa Angkutan Umum Darat di Kabupaten  
Daerah Tingkat II Maros

No.	Jawaban Responden	Frekuensi	Persentase %
1.	Sangat baik	5	20
2.	Baik	7	28
3.	Kurang baik	10	40
4.	Tidak baik	3	12
Jumlah		25	100 %

Sumber Data: Hasil pengolahan kuesioner, Tahun 1997

Berdasarkan hasil penelitian pada tabel tersebut di atas memperlihatkan bahwa pengawasan retribusi jasa angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros adalah kurang baik. Ini terbukti dari hasil penelitian pengedaran kuesioner kepada tiap-tiap responden memberikan jawaban secara sistematis yang mengatakan sangat baik yakni 5 orang responden atau 20 %, sedangkan yang mengatakan baik 7 orang responden atau 28 %, serta yang mengatakan kurang baik 10 orang responden atau 40 %, dan yang mengatakan tidak baik hanya 3 orang atau 12 %.

Hal tersebut dapat pula didukung oleh pengamatan penulis selama penelitian bahwa pengawasan yang dilakukan oleh aparat yang bertugas masih mempunyai kelemahan, hal ini terbukti aparat pemungut retribusi jasa angkutan umum darat tidak mengambil potongan kupon yang diberikan



kepada jasa angkutan, pada hal inilah yang dijadikan sebagai tanda bukti dalam pelaksanaan pengawasan.

#### D. Faktor-Faktor yang Berpengaruh

Dalam usaha pengelolaan pemasukan pendapatan daerah dari retribusi jasa angkutan umum darat sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah, yang dilaksanakan oleh Dinas Pendapatan Daerah Tingkat II Maros baik pelaksanaan yang bersifat administratif maupun pelaksanaannya yang bersifat teknis di lapangan, ternyata masih menghadapi banyak hambatan yang mempengaruhi proses pemungutan retribusi itu sendiri, antara lain:

##### 1. Masalah Personil .

Sehubungan dengan hasil pengamatan penulis di lapangan, menunjukkan bahwa kemampuan personil dalam rangka pemungutan retribusi khususnya retribusi jasa angkutan belum begitu memadai. Di mana dalam struktur organisasi Dinas Pendapatan Daerah Tingkat II Maros jumlah personil yang ada pada bidang jasa angkutan masih kurang, di mana kenyataan ini menunjukkan bahwa seorang petugas/personil selain berfungsi sebagai tenaga administratif juga berfungsi sebagai tenaga lapangan. Keadaan demikian menyebabkan efesiensi kerja seorang petugas tidak dicapai di mana pada saat yang bersamaan tidak mungkin dilaksanakan kedua-duanya.

Di samping hal di atas, juga pendidikan sebagian aparat masih rendah sehingga dalam melaksanakan tugas pekerjaan yang dibebankan tidak dapat dilaksanakan sebagaimana yang diharapkan. Oleh karena itu pemerintah perlu segera mencari jalan keluarnya, karena apabila keadaan ini berlarut-larut maka akan mengakibatkan masalah besar dalam pengelolaan pemungutan retribusi jasa angkutan umum darat.

Di samping itu, penempatan seorang personil/aparat petugas pemungut retribusi belum sesuai dengan bidang tugas/keahliannya masing-masing karena banyak diantara pegawai yang bukan jurusannya, tetapi karena dianggap pada bidang tertentu-dianggap tempat basah yang dapat menambah pendapatan mereka, atau karena adanya pendapatan para personil dengan atasannya untuk ditempatkan pada tempat yang dianggap cukup berpotensi. Dengan demikian para petugas dalam melaksanakan tugas yang dibebankan kepadanya tidak dapat dilaksanakan dengan baik karena tidak sesuai dengan jobnya. Oleh karena itu menurut hemat penulis hendaknya Pemerintah Daerah Tingkat II Maros, dalam hal Dinas Pendapatan Daerah Kabupaten Maros dapat mengantisipasi keadaan ini. Jadi hendaknya para petugas/personil hendaknya ditempatkan sesuai dengan bidang tugas keahliannya masing-masing sehingga dapat melaksanakan tugasnya sebagaimana yang diharapkan.

## 7. Kepegawaian

Perlu disadari bahwa pentingnya peranan manusia dalam suatu organisasi baik organisasi swasta maupun organisasi pemerintah dalam menjalankan organisasi tidak terlepas dari berbagai masalah yang timbul dan dapat memerlukan masalah secara serius.

Untuk lebih jelasnya kemampuan personil/pegawai dalam menjalankan tugasnya sebagai aparat pemungut retribusi jasa angkutan umum darat dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 09

Tanggapan Responden tentang Kemampuan Petugas Pemungut Retribusi Jasa Angkutan Darat di Kabupaten Dati II Maros

No.	Jawaban Responden	Frekuensi	Persentase %
1.	Sangat mampu	4	16
2.	Mampu	7	28
3.	Kurang mampu	11	44
4.	Tidak mampu	3	12
Jumlah		25	100 %

Sumber Data: Hasil pengolahan kuesioner, Tahun 1997

Dari tabel tersebut memperlihatkan bahwa kemampuan petugas pemungut retribusi jasa angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros adalah kurang mampu. Hal ini terbukti dengan adanya responden yang mengatakan sangat mampu 4 orang responden atau 16 %, selanjutnya

yang mengatakan mampu ada 7 orang responden atau 28 %, yang mengatakan kurang mampu yakni 11 orang responden atau 44 %, dan yang mengatakan tidak mampu hanya 3 orang responden atau 12 %.

Sesuai dengan hasil pengamatan penulis selama melaksanakan penelitian bahwa kurang mampunya petugas pemungut disebabkan oleh karena penempatannya tidak sesuai dengan bidang keahliannya/bidang tugasnya sehingga pegawai yang diberi tugas dalam melaksanakan tugas sebagai pemungut retribusi kurang mampu.

Sejalan dengan masalah tersebut, maka diperlukan kemampuan dari pemimpin untuk keluar dari masalah tersebut, atau dengan kata lain kemampuan seorang pemimpin dan yang dipimpin (bawahan). Seorang pemimpin harus mengusahakan agar orang-orang yang dipimpinnya dapat melaksanakan tugasnya dengan baik tanpa merasa tertekan, menempatkan bawahan pada situasi yang demikian sehingga mereka merasa dirinya menjadi berperan penting dalam proses kepemimpinannya tersebut.

Bila kita simak uraian di atas, maka Kepala Daerah Tingkat II Maros sebagai pemegang kekuasaan di daerahnya berdasarkan prinsip otonomi daerah, dengan demikian Pemerintah Daerah wajib mengatur dan memberikan bimbingan melalui instansi/dinas yang telah ditunjuk berdasarkan peraturan perundang-undangan khususnya yang terlibat langsung dalam pengelolaan angkutan umum darat di

Kabupaten Daerah Tingkat II Maros, sebagai salah satu sumber pendapatan daerahnya.

Pengelolaan angkutan umum darat di Daerah Tingkat II Maros adalah merupakan salah satu sumber dana yang sangat vital, dalam arti yang cukup dapat diperhitungkan dalam penerimaan pendapatan daerah, namun demikian masih belum ada kerjasama yang baik (Koordinasi) antar instansi yang secara langsung terlibat dalam kegiatan tersebut yaitu; Dipenda, LLAJR, Polantas dan Organda.

Dengan demikian, instansi yang terlibat itu harus dikordinir/dibimbing oleh pemerintah Daerah Tingkat II Maros dengan maksud untuk mengetahui bagaimana pola perencanaan transportasi kota, bagaimana cara pengorganisasian serta bagaimana pengawasannya.

Hal tersebut di atas perlu mendapat perhatian yang serius dari Kepala Daerah sebagai penanggung jawab terhadap masalah tersebut. Dan apabila hal tersebut dapat diatasi dengan baik antara pemerintah daerah dan bekerja sama dengan instansi-instansi yang terlibat dalam pengelolaan angkutan Daerah Tingkat II Maros, penulis yakin bahwa apa yang direncanakan semula akan dicapai dengan baik sebagaimana yang diharapkan.

### 3. Kurangnya sarana dan prasarana

Masalah sarana dan prasarana penunjang dalam pengelolaan retribusi jasa angkutan umum darat mempunyai

hubungan yang erat dengan masalah personalia perencanaan dan pengawasan. Dalam melaksanakan pemungutan retribusi oleh aparat/personil tidak dapat menjalankan fungsinya dengan baik kalau tidak ditunjang oleh sarana dan prasarana yang memadai. Demikian pula walaupun perencanaan telah dikonsep dengan program yang indah, tidaklah akan terlaksana dengan baik tanpa didukung oleh sarana dan prasarana, begitu juga halnya dengan penerapan pengawasan melekat yang dilaksanakan oleh instansi/dinas-dinas tidak akan terwujud tanpa didukung oleh fasilitas sarana yang memungkinkan dalam pengelolaan.

Begitu pula halnya antara pimpinan/pejabat yang merencanakan dan melaksanakan pengawasan akan terwujud apabila ditunjang oleh sarana dan prasarana yang cukup dalam pengelolaan retribusi, khususnya retribusi jasa angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros.

Berdasarkan hasil pengamatan penulis di Kabupaten Maros tentang fasilitas terminal serta pos-pos pembantu, di mana kondisi terminal yang difungsikan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang kurang efektif dan efisien. Demikian pula pada pos-pos pembantu untuk jalan daerah yang umumnya masih berstatus semi permanen, sehingga menyebabkan para pelaksana pemungutan retribusi kurang bergairan dalam melaksanakan tugasnya, di samping

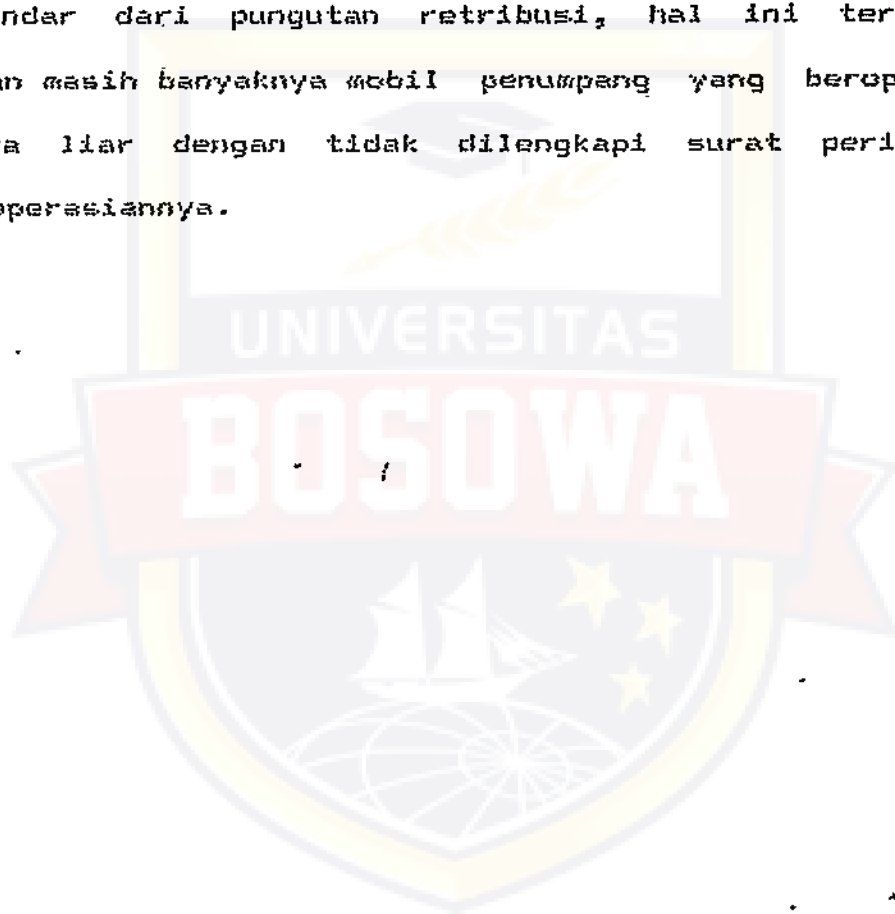
itu pada setiap pos pembantu tidak menggunakan tiang penyangga sehingga memudahkan para sopir melarikan diri tanpa membayar retribusi.

#### 4. Kurangnya kesadaran pada para wajib retribusi

Masyarakat sangat memegang peranan penting dalam usaha mendukung kegiatan pemerintah dalam pembangunan, sebab walaupun bagaimana usaha pemerintah dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat itu sendiri. Seperti halnya dengan pelaksanaan pemungutan retribusi jasa angkutan umum, bagaimanapun ketatnya peraturan-peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah dalam usaha meningkatkan pemasukan retribusi, khususnya retribusi yang bersumber dari jasa angkutan, kalau wajib retribusi tidak mau mentaati peraturan yang ada, seperti selalu menghindar dari pungutan retribusi akhirnya juga peningkatan pemasukan keuangan retribusi jasa angkutan tidak akan tercapai. Hal ini disebabkan karena kurangnya kesadaran sebagian wajib retribusi yang ada di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros.

Tingkat kesadaran masyarakat dapat dilihat oleh sikap mental mereka, apakah masih dipengaruhi oleh sistem nilai budaya yang bersifat tradisional atau tidak. Karena sikap mental masyarakat selain mempengaruhi cara-cara berfikirnya, juga langsung mempengaruhi tindakan-tindakannya.

Sesuai dengan hasil pengamatan dan wawancara penulis di lokasi penelitian, dalam hal ini di Kabupaten Maros tingkat kesadaran masyarakat khususnya wajib pungut retribusi masih kurang, karena masih banyak wajib pungut retribusi selalu mencari jalan bagaimana mereka akan terhindar dari pungutan retribusi, hal ini terbukti dengan masih banyaknya mobil penumpang yang beroperasi secara liar dengan tidak dilengkapi surat perizinan pengoperasiannya.





## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN-SARAN

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian pada bab-bab terdahulu, maka pada bab terakhir ini penulis akan menarik kesimpulan dan saran-saran. Kesimpulan yang penulis maksudkan sebagai berikut:

1. Retribusi angkutan umum darat adalah merupakan salah satu pendapatan asli melalui ketiga jenis retribusi, yaitu : retribusi terminal, retribusi jalan daerah dan retribusi parkir di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros mempunyai prospek yang baik dalam menunjang pendapatan asli daerah tersebut.
2. Dalam pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros yang merupakan salah satu sumber penghasilan daerah yang potensial untuk menunjang pembangunan, namun belum berjalan secara efektif dan efisien, hal ini disebabkan karena perkembangan sarana angkutan (kendaraan) tidak seimbang dengan perkembangan kapasitas jalanoleh karena itu perlu mendapat perhatian khusus dari pemerintah melalui dinas-dinas yang langsung menangani kegiatan tersebut.
3. Dalam pelaksanaan pemungutan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros belum ter-

organisir dengan baik, hal ini terbukti dengan belum seluruhnya jenis retribusi angkutan umum dapat direalisasikan sesuai dengan target yang direncanakan.

4. Sesuai dengan kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa dalam pengelolaan pemungutan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros belum berjalan sebagaimana yang diharapkan, hal ini disebabkan karena masih adanya faktor-faktor yang menghambat dalam pemungutannya antara lain yang paling menonjol adalah; masalah personal yang rata-rata tingkat pendidikannya masih rendah, masalah kepemimpinan yang belum dapat mengkoordinasikan antara instansi/dinas yang terkait langsung dalam pemungutan retribusi, kurangnya sarana dan prasarana penunjang serta kurangnya kesadaran bagi para wajib retribusi itu sendiri.

#### B. Saran-saran

Setelah dikemukakan mengenai kesimpulan, maka selanjutnya akan dikemukakan saran-saran, yaitu:

1. Hendaknya instansi/dinas-dinas yang terlibat langsung dalam pengelolaan pemungutan retribusi angkutan umum darat untuk menjalin kerjasama dan menjalankan fungsinya sesuai dengan tanggungjawab masing-masing.
2. Hendaknya para petugas pemungut retribusi diberikan kesempatan untuk menambah pengetahuan di bidang

angkutan melalui pendidikan dan latihan keterampilan agar dapat bekerja lebih efisien dan efektif.

3. Agar pemasukan keuangan yang bersumber dari pemungutan retribusi angkutan umum darat lebih maksimal, maka disarankan kepada pihak yang berwenang untuk setiap saat terjun ke lapangan untuk mengawasi pelaksanaan pemungutan retribusi tersebut.
4. Hendaknya pihak yang berkompeten agar senantiasa memberikan penerangan-penerangan kepada pengusaha angkutan agar senantiasa tidak melalaikan kewajibannya dalam membayar retribusi, utamanya bagi kendaraan milik pribadi, agar mereka menyadari arti dan pentingnya pungutan retribusi dari mereka.

## DAFTAR PUSTAKA

Atmosudirjo, Prajudi, 1976. *Beberapa Pandangan Umum Tentang Pengambilan Keputusan*, Untag, Jakarta.

G.R. Terry dan L.M. Rue., 1980. *Dasar-Dasar Manajemen*, Bina Aksara, Bandung.

Komaruddin, 1985. *Kamus Istilah Skripsi dan tesis*, Angkasa, Bandung.

Poerwadarminta, W.J.S., 1976. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.

Sanusi, Ibnu, 1983. *Dasar-Dasar Kebijakan Keuangan Negara*, Karya Anda, Jakarta.

Siregar, Muchtaruddin, 1980. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Universitas Indonesia, Jakarta.

Siagian, S.P., *Filsafat Administrasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 1980. *Administrasi Pembangunan*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Saedargo, 1980. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Ghalia Indonesia, Jakarta.

Saetisna, M.D. 1974. *Manajemen Pengangkutan*, Bina Aksara, Jakarta.

Sumitro, Rohmat., 1974. *Pajak dan Pembangunan*. Eresco, Jakarta.

Usman B. dan K. Subroto, 1980. *Pajak-Pajak Indonesia*, Yayasan Bina Pajak, Jakarta.

Undang-Undang No. 3 Tahun 1965, *tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan Daerah*, Lembaran Negara, Jakarta.

Undang-Undang No. 5 Tahun 1974, *tentang Pokok-Pokok Pemerintah di Daerah*, Aneka Ilmu, Semarang.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 14 Tahun 1992, *Tentang Lalulinta dan Angkutan jalan*, Dharma Bhakti, Jakarta.

## DAFTAR PERTANYAAN

1. Bagaimana urutan-urutan kegiatan yang dilakukan dalam pelaksanaan pemungutan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Maros ?
2. Berapa besar tarif retribusi yang dikenakan terhadap angkutan penumpang, masing-masing:
  - a. Bus Lambat
  - b. Angkutan Antar Kota dan
  - c. Angkutan dalam kota
3. berapa besar tarif yang dikenakan pada setiap wajib retribusi pemakaian jalan daerah, masing-masing:
  - a. Pick Up dan Kijang i
  - b. Bus mini dan Truk
4. berapa besar tarif retribusi parkir yang dipungut dari wajib retribusi untuk jenis kendaraan:
  - a. Mobil Bus dan Truk
  - b. Bus mini dan Truk
5. Langkah-langkah apakah yang ditempuh dalam pengawasan pemungutan retribusi kendaraan umum di Kabupaten Maros ?
6. bagaimana tindakan yang diambil oleh aparat apabila diketahui bahwa wajib retribusi tidak memenuhi kebutuhannya ?

7. Masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh aparat/ petugas pemungut retribusi dalam menjalankan tugasnya ?

Judul : Pengelolaan Retribusi Angkutan Umum Darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros

#### Kuisisioner/Angket

##### Pertanyaan :

1. Bagaimana tanggapan Bapak/Ibu tentang mekanisme pengelolaan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros ?
  - a. Sangat baik
  - b. Baik
  - c. Kurang baik
  - d. Tidak baik
2. Bagaimana tanggapan Bapak/Ibu tentang pengumpulan retribusi yang bersumber dari jasa angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros ?
  - a. Sangat lancar
  - b. Lancar
  - c. Kurang lancar
  - d. Tidak lancar
3. Apakah target dan realisasi penerimaan retribusi jasa angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros melampaui target yang ditentukan dengan realisasi penerimaan ?  
...

- a. Sangat meningkat
  - b. Meningkatkan
  - c. Kurang meningkat
  - d. Tidak meningkat
4. Bagaimana tanggapan Bapak/Ibu tentang pengawasan retribusi jasa angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros ?
- a. Sangat baik
  - b. Baik
  - c. Kurang baik
  - d. Tidak baik
5. Bagaimana pendapat Bapak/Ibu tentang kemampuan petugas pemungut retribusi jasa angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros ?
- a. Sangat baik
  - b. Baik
  - c. Kurang baik
  - d. Tidak baik
6. Apakah setiap angkutan umum darat diberikan kupon karcis dari aparat pemungut ?
- a. Selalu diberikan
  - b. Kadang-kadang diberikan
  - c. Tidak diberikan
  - d. ....
7. Apakah besarnya tarif angkutan umum darat yang ditentukan pemerintah dalam Kupon dipenuhi oleh sopir ?

- a. Sangat dipenuhi
  - b. Dipenuhi
  - c. Kurang dipenuhi
  - d. Tidak dipenuhi
8. Bagaimana tanggapan Bapak/Ibu tentang kemampuan pe-  
tugas pemungut retribusi angkutan umum darat ?
- a. Sangat mampu
  - b. Mampu
  - c. Kurang mampu
  - d. Tidak mampu
9. Apakah sarana dan prasarana mempengaruhi pengelola-  
an retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah  
Tingkat II Maros ?
- a. Sangat berpengaruh
  - b. Berpengaruh
  - c. Kurang berpengaruh
  - d. Tidak berpengaruh
10. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pengelolaan  
retribusi angkutan umum darat di kabupaten Daerah  
tingkat II Maros ? Sebut dan jelaskan.
- a. ....
  - b. ....
  - c. ....
  - d. ....



ii. Bagaimanakah sistem penyetoran hasil pemungutan retribusi angkutan umum darat di Kabupaten Daerah Tingkat II Maros ?

- a. Dinas pendapatan daerah
- b. B R I
- c. B P D
- d. BRI Desa

