

**DAMPAK KONTRIBUSI RETRIBUSI TERMINAL
ANGKUTAN DARAT TERHADAP PENDAPATAN
ASLI DAERAH KOTA PALOPO
(Studi Kasus Terminal Bayangan)**

Skripsi

*Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat guna Memperoleh Gelar Sarjana
Ekonomi (SE) pada Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan
Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Palopo*



**PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PALOPO
2023**

**DAMPAK KONTRIBUSI RETRIBUSI TERMINAL
ANGKUTAN DARAT TERHADAP PENDAPATAN
ASLI DAERAH KOTA PALOPO
(Studi Kasus Terminal Bayangan)**

Skripsi

*Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat guna Memperoleh Gelar Sarjana
Ekonomi (SE) pada Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan
Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Palopo*



IAIN PALOPO

Oleh:

Anita A

19 0401 0176

Pembimbing:

Dr. Takdir, S.H., M.H.

**PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PALOPO
2023**

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Anita A
Nim : 19 0401 0176
Fakultas : Ekonomi Dan Bisnis Islam
Program Studi : Ekonomi Syariah

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa:

1. Skripsi ini benar-benar merupakan karya hasil saya sendiri, bukan plagiasi atau duplikat dari tulisan/karya orang lain yang saya akui sebagai tulisan atau pikiran saya sendiri.
2. Seluruh bagian dari skripsi ini adalah karya saya sendiri selain kutipan yang ditunjukkan sumbernya. Selagi kekeliruan dan kesalahan yang ada di dalamnya adalah tanggung jawab saya.

Bilamana di kemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi administratif atas perbuatan tersebut dan gelar akademik yang saya peroleh karenanya dibatalkan.

Demikian pernyataan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palopo, 20 Januari 2023

Yang membuat pernyataan



NIM.1904010176

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi berjudul Dampak Kontribusi Terminal Angkutan Darat terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Palopo (Studi Kasus Terminal Bayangan) yang ditulis oleh Anita A, Nomor Induk Mahasiswa (NIM) 19 0401 0176, mahasiswa Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Palopo yang dimunaqasyahkan pada hari Senin, tanggal 13 Maret 2023 Miladiyah bertepatan dengan 20 Sya'ban 1444 Hijriyah telah diperbaiki sesuai catatan dan permintaan Tim Penguji, dan diterima sebagai syarat meraih gelar Sarjana Ekonomi (S.E).

Palopo, 16 Mei 2023

TIM PENGUJI

1. Dr. Muh. Ruslan Abdullah, S.EI., M.A. Ketua Sidang ()
2. Dr. Fasiha, M.EI. Sekretaris Sidang ()
3. Muzayyanah Jabani, S.T., M.M. Penguji I ()
4. Rismayanti, S.E., M.Si. Penguji II ()
5. Dr. Takdir, S.H., M.H. Pembimbing ()

Mengetahui

a.n. Rektor IAIN Palopo
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

Ketua Program Studi
Ekonomi Syariah



Dr. Takdir, S.H., M.H.
NIP. 19790724 200312 1 002



Dr. Fasiha, M.EI.
NIP. 19810213 200604 2 002

PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ. وَالصَّلَاةُ وَالسَّلَامُ عَلَى سَيِّدِنَا مُحَمَّدٍ وَعَلَى آلِهِ وَاصْحَابِهِ

أَجْمَعِينَ. (اما بعد)

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah menganugerahkan rahmat, hidayah serta kekuatan lahir dan batin, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul **“Dampak Kontribusi Retribusi Terminal Angkutan Darat Terhadap Pendapatan Asli Aderah Kota Palopo (Studi Kasus Terminal Bayangan)”** setelah melalui proses yang Panjang.

Shalawat dan Salam kepada Nabi Muhammad SAW, Kepada para keluarga, sahabat dan para pengikut-pengikutnya. Skripsi ini disusun sebagai syarat yang harus diselesaikan, guna memperoleh gelar sarjana ekonomi dalam program studi manajemen bisnis syari’ah di Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palopo.

Penulisan tugas akhir skripsi ini dapat terselesaikan berkat berbagai macam bantuan, bimbingan serta dorongan dari banyak pihak walaupun penulisan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, teristimewa penulis sampaikan terimakasih kepada kedua orangtua tercinta, ayah saya Aminuddi dan Ibu saya Nurjannah yang telah membesarkan dan mendidik penulis dengan penuh kasih sayang hingga dewasa, memberikan pengorbanan yang tiada batas dan senantiasa memberikan dorongan dan doa. Selanjutnya penulis juga

menyampaikan ucapan terimakasih yang tak terhingga dengan penuh ketulusan hati dan keikhlasan, kepada:

1. Prof. Dr. Abdul Pirol, M. Ag., Selaku Rektor Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palopo beserta Wakil Rektor Bidang Akademik dan Pengembangan Kelembagaan Dr. H. Muammar Arafat, S.H.,M.H., Wakil Rektor Bidang Administrasi Umum,Perencanaan, dan Keuangan Dr.Ahmad Syarief Iskandar, S.E.,M.M., Wakil Rektor Bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama Dr. Muhaemin, M.A, IAIN Palopo.
2. Dr. Takdir, S.H.,M.H., Selaku Dekan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam IAIN Palopo beserta Wakil Dekan Bidang Akademik Dr. Muh. Ruslan Abdullah, S.E.I., M.A., Wakil Dekan Bidang Adm. Umum Perencanaan dan Keuangan Tajuddin, S.E., Ak., CA.,CSRS.,CAPM.,CAPF.,CSRA., dan Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama Ilham, S.Ag., M.A Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam IAIN Palopo.
3. Dr. Fasiha, S.E.I., M.E.I., selaku Ketua Program Studi Ekonomi Syari'ah di IAIN Palopo dan pembimbing yang telah mengarahkan dalam penyelesaian skripsi.
4. Abd. Kadir Arno, S.E.Sy., M.Si., selaku sekretaris Program Studi Ekonomi Syariah beserta para staf yang telah membantu dan mengarahkan dalam penyelesaian skripsi.
5. Dr. Takdir, S.H.,M.H., selaku pembimbing utama yang telah memberikan arahan serta saran dalam penyelesaian skripsi.
6. Muzayyanah Jabani, S.T., M.M., selaku dosen penguji I yang memberikan

kritikan serta arahan untuk penyelesaian skripsi ini.

7. Rismayanti, S.E., M.Si., selaku dosen penguji II yang memberikan kritikan serta arahan untuk penyelesaian skripsi ini.
8. Abdi Imam, S.E., M.Si.Ak., C.A, selaku Dosen Penasehat Akademik.
9. Seluruh Dosen beserta seluruh staf pegawai IAIN Palopo yang telah mendidik penulis selama berada di IAIN Palopo dan memberikan bantuan dalam penyusunan skripsi ini.
10. Madehang, S.Ag., M.Pd. selaku pimpinan perpustakaan IAIN Palopo beserta karyawan dan karyawan di dalam ruang lingkup IAIN Palopo, yang telah banyak membantu, khususnya dalam mengumpulkan literatur yang berkaitan dengan pembahasan skripsi ini.
11. Kepada teman-teman mahasiswa Ekonomi Syariah 2019 yang telah ikut andil membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi
12. Kepada semua teman seperjuangan penulis di Ekonomi Syariah khususnya pada kelas Ekis G, yang selalu membantu penulis selama kuliah dan selalu memberikan saran, masukan dan pelajaran hidup yang nantinya akan dikenang. Terima kasih teman-teman, semoga kita sukses semua.
13. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah banyak memberikan sumbangsih kepada penulis selama kuliah hingga penulisan skripsi.

Palopo, 20 Januari 2023

Penulis

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN DAN SINGKATAN

A. Transliterasi Arab-Latin

1. Konsonan

Daftar huruf bahasa Arab dan transliterasinya ke dalam huruf Latin dapat dilihat pada halaman berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	-	-
ب	Ba'	B	Be
ت	Ta'	T	Te
ث	Ša'	Š	Es dengan titik di atas
ج	Jim	J	Je
ح	Ha'	H	Ha dengan titik di bawah
خ	Kha	Kh	Ka dan ha
د	Dal	D	De
ذ	Žal	Ž	Zet dengan titik di atas
ر	Ra'	R	Er
ز	Zai	Z	Zet

س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	Esdan ye
ص	Ṣad	Ṣ	Es dengan titik di bawah
ض	Ḍaḍ	Ḍ	De dengan titik di bawah
ط	Ṭa	Ṭ	Te dengan titik di bawah
ظ	Za	Ẓ	Zet dengan titik di bawah
ع	‘Ain	‘	Koma terbalik di atas
غ	Gain	G	Ge
ف	Fa	F	Fa
ق	Qaf	Q	Qi
ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	El
م	Mim	M	Em
ن	Nun	N	En
و	Wau	W	We
ه	Ha’	H	Ha

ء	Hamzah	'	Apostrof
ي	Ya'	Y	Ye

Hamzah (ء) yang terletak di awal kata mengikuti vokalnya tanpa diberi tanda apa pun. Jika ia terletak di tengah atau di akhir, maka ditulis dengan tanda (').

2. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri atas vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
اَ	<i>fathah</i>	a	a
اِ	<i>kasrah</i>	i	i
اُ	<i>dammah</i>	u	u

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf, yaitu:

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
اِي	<i>fathah dan yā'</i>	ai	a dan i
اُو	<i>fathah dan wau</i>	au	a dan u

Contoh:

كَيْفَ : *kaifa*

هَوْلَ : *hauला*

3. Maddah

Maddah atau vocal panjang yang lambangnya berupa harakat atau huruf, translitenya berupa huruf dan tanda yaitu:

Harakat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda	Nama
ا	<i>Fathah</i> dan alif atau ya'	A	a garis di atas
إ	<i>Kasrah</i> dan ya'	I	i garis di atas
أ	<i>Dammah</i> dan wau	U	u garis di atas

Contoh:

مَاتَ : *māta*

رَمَى : *ramā*

قِيلَ : *qāla*

يَمُوتُ : *yamūtu*

4. Ta marbutah

Transliterasi untuk *ta marbutah* ada dua, yaitu: *ta marbutah* yang hidup atau mendapat harakat *fathah*, *kasrah*, dan *dammah*, transliterasinya adalah [t]. Sedangkan *ta marbutah* yang mati atau mendapat harakat sukun, transliterasinya adalah [h].

Kalau pada kata yang berakhir dengan *ta marbutah* diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al- serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka *ta marbutah* itu ditransliterasikan dengan ha (h).

5. Syaddah (Tasydid)

Syaddah atau *tasydid* yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda *tasydid* (ّ), dalam transliterasi ini dilambangkan dengan perulangan huruf (konsonan ganda) yang diberi tanda *syaddah*. Contoh:

رَبَّنَا : *rabbānā*

نَجَّيْنَا : *najjāīnā*

الْحَقُّ : *al-ḥaqq*

الْحَجُّ : *al-ḥajj*

نُعِمُّ : *nu‘īma*

عُدُّو : *‘aduwwun*

6. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf (*alif lam ma‘arifah*). Dalam pedoman transliterasi ini, kata sandang ditransliterasi seperti biasa, *al-*, baik ketika ia diikuti oleh huruf syamsiah maupun huruf qamariah. Kata sandang tidak mengikuti bunyi huruf langsung yang mengikutinya. Kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikutinya dan dihubungkan dengan garis mendatar (-). Contohnya:

الشَّمْسُ : *al-syamsu* (bukan *asy-syamsu*)

الزَّلْزَلَةُ : *al-zalزالah* (*az-zalزالah*)

الْفَلْسَفَةُ : *al-falsafah*

الْبِلَادُ : *al-bilādu*

7. *Hamzah*

Aturan transliterasi huruf hamzah menjadi apostrof (') hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan akhir kata. Namun, bila hamzah terletak di awal kata, ia tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab ia berupa alif. Contohnya:

تَأْمُرُونَ : *ta'murūna*

النَّوْءُ : *al-nau'*

شَيْءٌ : *syai'un*

أَمْرٌ : *umirtu*

8. **Penulisan Kata Arab yang Lazim digunakan dalam Bahasa Indonesia**

Kata, istilah atau kalimat Arab yang ditransliterasi adalah kata, istilah atau kalimat yang belum dibakukan dalam bahasa Indonesia. Kata, istilah atau kalimat yang sudah lazim dan menjadi bagian dari perbendaharaan bahasa Indonesia, atau sudah sering ditulis dalam tulisan bahasa Indonesia, tidak lagi ditulis menurut cara transliterasi di atas. Misalnya kata *Al-Qur'an* (dari *al-Qur'an*), *Sunnah*, *khusus* dan *umum*. Namun, bila kata-kata tersebut menjadi bagian dari satu rangkaian teks Arab, maka mereka harus ditransliterasi secara utuh. Contoh:

Fi Zilal al-Qur'an

Al-Sunnah qabl al-tadwin

Al-'Ibarat bi 'umum al-lafz la bi khusus al-sabab

9. Lafz al-Jalalah (الله)

Kata “Allah” yang didahului partikel seperti huruf jarr dan huruf lainnya atau berkedudukan sebagai *mudāfilaih* (frasa nominal), ditransliterasi tanpa huruf hamzah.

Contoh:

دِينُ اللَّهِ	بِاللَّهِ
<i>dīnullāh</i>	<i>billāh</i>

Adapun *tā'marbūtah* di akhir kata yang disandarkan kepada *lafz al-jalālah*, diteransliterasi dengan huruf [t]. Contoh:

هُم فِي رَحْمَةِ اللَّهِ : *hum fī rahmatillāh*

10. Huruf Kapital

Walau sistem tulisan Arab tidak mengenal huruf kapital (*All Caps*), dalam transliterasinya huruf-huruf tersebut dikenai ketentuan tentang penggunaan huruf kapital berdasarkan pedoman ejaan Bahasa Indonesia yang berlaku (EYD). Huruf kapital, misalnya, digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri (orang, tempat, bulan) dan huruf pertama pada permulaan kalimat. Bila nama diri didahului oleh kata sandang (al-), maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya. Jika terletak pada awal kalimat, maka huruf A dari kata sandang tersebut menggunakan huruf kapital (al-). Ketentuan yang sama juga berlaku untuk huruf awal dari judul referensi yang didahului oleh kata sandang al-, baik ketika ia ditulis dalam teks maupun dalam catatan rujukan (CK, DP, CDK, dan DR).

Contoh:

Wa mā Muhammadun illā rasūl

Inna awwala baitin wudi'a linnāsi lallazī bi Bakkata mubārakan

Syahru Ramadān al-lazī unzila fīhi al-Qurān

Nasīr al-Dīn al-Tūsī

Nasr Hāmid Abū Zayd

Al-Tūfī

Al-Maslahah fī al-Tasyrī' al-Islāmī

Jika nama resmi seseorang menggunakan kata Ibnu (anak dari) dan Abū (bapak dari) sebagai nama kedua terakhirnya, maka kedua nama terakhir itu harus disebutkan sebagai nama akhir dalam daftar pustaka atau daftar referensi.

Contoh:

Abū al-Walīd Muhammad ibn Rusyd, ditulis menjadi: Ibnu Rusyd, Abū al-Walīd Muhammad (bukan: Rusyd, Abū al-Walīd Muhammad Ibnu)
Nasr Hāmid Abū Zaīd, ditulis menjadi: Abū Zaīd, Nasr Hāmid (bukan, Zaīd Nasr Hāmid Abū)

11. Daftar singkatan

Beberapa singkatan yang dibakukan

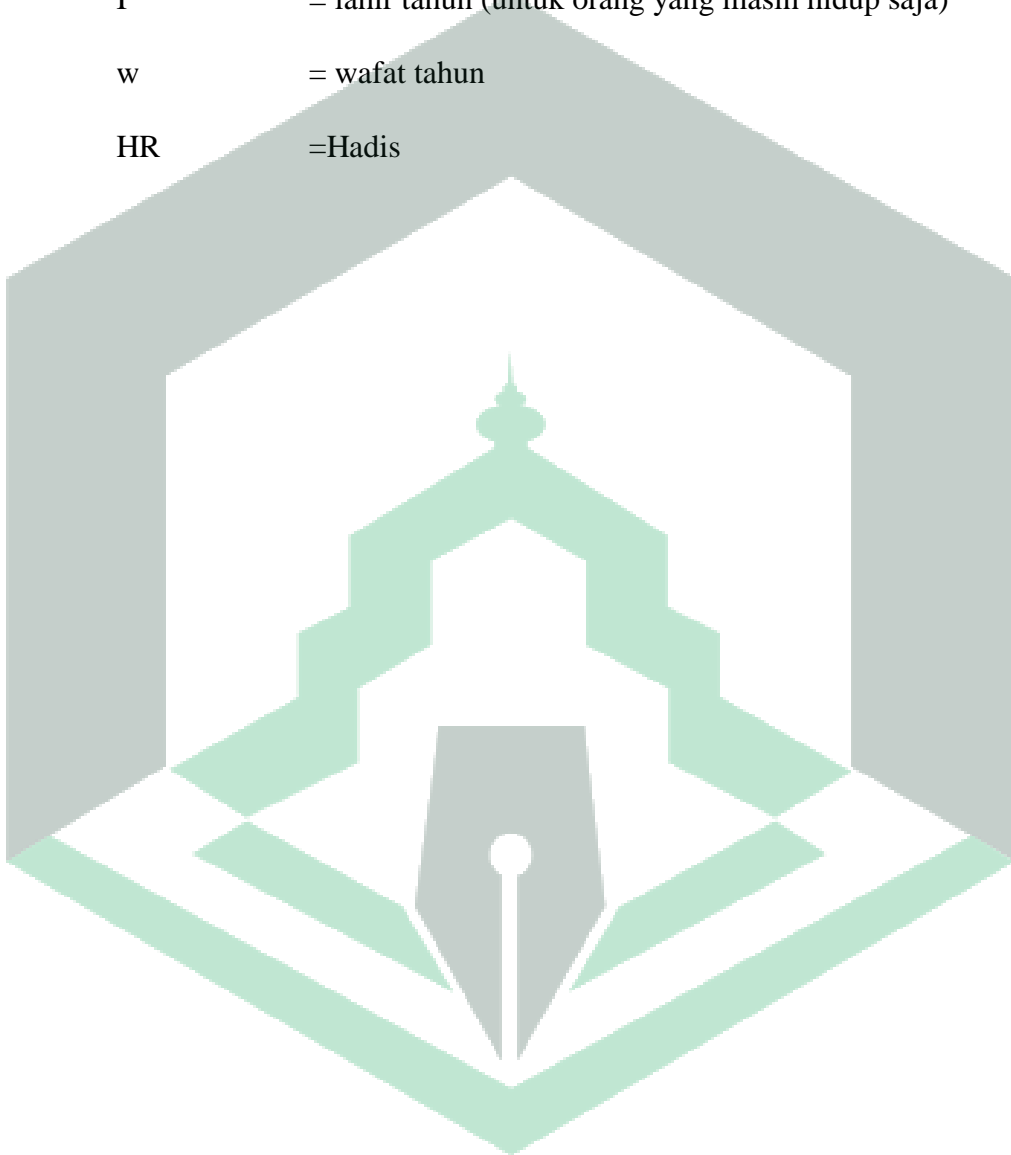
Q.S = Qur'an Surah

Sw. = *subhanahu wa ta'ala*

Saw. = *shallallahu 'alaihi wa sallam*

as = *'alaihi as-salam*

H	= Hijriah
M	= Masehi
SM	= Sebelum Masehi
I	= lahir tahun (untuk orang yang masih hidup saja)
w	= wafat tahun
HR	=Hadis



DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PRAKATA	iii
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB DAN SINGKATAN	vi
DAFTAR ISI	xv
DAFTAR KUTIPAN AYAT	xvii
DAFTAR KUTIPAN HADIS	xviii
DAFTAR TABEL	xix
DAFTAR GAMBAR	xx
DAFTAR LAMPIRAN	xxi
ABSTRAK	xxii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Manfaat Penelitian.....	6
BAB II KAJIAN TEORI	7
A. Penelitian Terdahulu Yang Relevan	7
B. Deskripsi Teori	11
C. Kerangka Pikir.....	28
BAB III METODE PENELITIAN	30
A. Jenis Penelitian	31
B. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	31
C. Definisi Istilah	31
D. Desain Penelitian	31
E. Populasi dan Sampel.....	33
F. Sumber Data	33
G. Instrumen Penelitian	34
H. Teknik Pengumpulan Data	35
I. Pemeriksaan Keabsahan Data	36
J. Teknik Analisis Data	39
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	43

A. Deskripsi Data	43
B. Pembahasan	59
BAB V PENUTUP.....	65
A. Simpulan.....	65
B. Saran	65
DAFTAR PUSTAKA	67
LAMPIRAN-LAMPIRAN	



DAFTAR KUTIPAN AYAT

Surah An-Nahl Ayat 114..... 11



DAFTAR KUTIPAN HADIS

Hadis Tentang Berperilaku 27



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Retribusi Terminal Kota Palopo 2017-2021	4
Tabel 4.1. Data PAD Kota Palopo 2017-2021	49
Tabel 4.2. Data Retribusi Terminal Kota Palopo 2017-2021.....	49
Tabel 4.3. Kontribusi Retribusi Terminal Terhadap PAD Kota Palopo	50



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	28
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Dinas Pehubungan Kota Palopo.....	47
Gambar 4.2 Grafik Kontribusi Retribusi Terminal Terhadap PAD.....	51



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Pedoman Wawancara
- Lampiran 2 Retribusi Terminal Kota Palopo 2017-2021
- Lampiran 3 Pendapatan Asli Daerah Kota Palopo 2017-2021
- Lampiran 4 Surat Izin Penelitian
- Lampiran 5 Dokumentasi Wawancara
- Lampiran 6 Daftar Riwayat Hidup



ABSTRAK

Anita A, 2023. "Dampak Kontribusi Retribusi Terminal Angkutan Darat Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Palopo (Studi Kasus Terminal Bayangan)". Skripsi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Palopo. Dibimbing oleh Takdir.

Penelitian ini menganalisis bagaimana penerapan peraturan penggunaan terminal regional dangerakko dengan adanya terminal bayangan dan seberapa besar kontribusi retribusi terminal terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Palopo. Tujuan dari penelitian untuk mengetahui penerapan peraturan penggunaan terminal regional dangerakko dengan adanya terminal bayangan dan untuk mengetahui seberapa besar kontribusi retribusi terminal terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Palopo .

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *mix methods* yang merupakan suatu penelitian yang menggabungkan antara metode kuantitatif dan metode kualitatif untuk digabungkan secara bersama-sama dalam suatu kegiatan penelitian. Data yang digunakan berupa data Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Palopo dan data retribusi terminal tahun 2017-2021. Pengumpulan data dilakukan dengan teknik; observasi, dokumentasi dan wawancara. Rumusan masalah pertama menggunakan metode kuantitatif dengan analisis kontribusi (angka perbandingan) dan rumusan masalah kedua menggunakan metode kualitatif dengan mewawancarai beberapa pihak yang terkait dalam penelitian, analisis ini digunakan untuk mengetahui seberapa besar kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah di Kota Palopo.

Hasil penelitian ini adalah (1) Kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah Kota Palopo dari tahun 2017 - 2021 mengalami kenaikan dan penurunan dapat dilihat bahwa kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah Kota Palopo dari tahun 2017 - 2021 mengalami kenaikan dan penurunan dimana paling tinggi di tahun 2018 dan 2019 yaitu sebesar 0,233% dan 0,212%. Sehingga rata-rata kontribusi retribusi terminal terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Palopo dari tahun 2017 - 2021 sebesar 0,175%. (2) Penggunaan terminal regional dangerakko Kota Palopo telah menerapkan peraturan penggunaan terminal regional sesuai dengan undang-undang dan peraturan yang berdasarkan pada peraturan daerah Kota Palopo Tahun 2017 yang juga telah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 ditetapkan dalam Pasal 68 dan Pasal 88 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013, serta Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 dalam Pasal 42 ayat (5). Hanya saja ada beberapa oknum yang masih melanggar aturan penggunaan terminal regional yang menjadi penyebab hadirnya terminal bayangan.

Kata Kunci: Pendapatan Asli Daerah (PAD), Terminal, Terminal Bayangan.

ABSTRACT

Anita A, 2023. "The Impact of the Contribution of Land Transportation Terminals on the Original Revenue of the Palopo City Area (Case Study of Shadow Terminals)". Thesis on Sharia Economics, Faculty of Islamic Economics and Business, Palopo State Islamic Institute. Supervised by Takdir.

This study analyzes how the regulation on the use of regional and movable terminals is implemented with the existence of a shadow terminal and how much the contribution of terminal fees is to Regional Original Revenue (PAD) of Palopo City. The purpose of this research is to find out the application of regulations on the use of regional terminals and movable terminals with the existence of shadow terminals and to find out how much the contribution of terminal fees is to the Regional Original Revenue (PAD) of Palopo City.

The method used in this research is mix methods which is a research that combines quantitative methods and qualitative methods to be combined together in a research activity. The data used is Palopo City Regional Original Revenue (PAD) data and terminal levy data for 2017-2021. Data collection is done by technique; observation, documentation and interviews. The first problem formulation uses a quantitative method with contribution analysis (comparison figures) and the second problem formulation uses a qualitative method by interviewing several parties involved in the study.

Palopo City's original regional income from 2017 - 2021 has increased and decreased. It can be seen that the contribution of terminal fees to Palopo City's original regional income from 2017 - 2021 has experienced an increase and decrease, the highest in 2018 and 2019, namely 0.233% and 0.212%. So that the average terminal levy contribution to the Local Revenue of the City of Palopo from 2017 - 2021 is 0.175%. (2) The use of the regional terminal and movable City of Palopo has implemented regulations for the use of regional terminals in accordance with laws and regulations based on regional regulations of the City of Palopo of 2017 which are also in accordance with the Regulation of the Minister of Transportation Number PM 24 of 2021 stipulated in Article 68 and Article 88 of Government Regulation Number 79 of 2013, as well as Government Regulation Number 30 of 2021 in Article 42 paragraph (5). It's just that there are some people who still violate the rules for using regional terminals which are the cause of the presence of shadow terminals.

Keywords: Regional Original Revenue, Shadow Terminal, Terminal.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Fasilitas prasarana dan sarana transportasi merupakan indikator kemajuan kesejahteraan masyarakat dalam suatu daerah. Perbaikan dalam prasarana dan sarana transportasi pada umumnya akan dapat meningkatkan mobilitas penduduk, meningkatnya kelancaran keluar masuk barang-barang dan perbaikan kualitas jasa-jasa pengangkutan. Sehingga dengan adanya fasilitas prasarana dan sarana transportasi di suatu daerah mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan menambah nilai positif bagi suatu daerah.

Terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum yaitu tempat untuk naik turun penumpang atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat pemberhentian intra dan antar moda transportasi. Sesuai dengan fungsi tersebut, maka penyenggaraan terminal berperan menunjang tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang selamat, aman, cepat, tepat, teratur dan dengan biaya yang terjangkau masyarakat.¹

Dalam mewujudkan pembangunan Negara bukan hanya menjadi tanggung jawab pemerintah pusat saja, melainkan pemerintah daerah juga memiliki peran yang sama dalam keberhasilan suatu Negara tersebut. Hal ini terlibat pada

¹Supriatna, *Sistem Administrasi Pemerintahan Di Daerah*, (Pt Bumi Aksara: Jakarta, 2016).

pemerintah pusat melalui otonomi kepada pemerintah daerah agar mengelola daerahnya.²

Pajak merupakan pungutan wajib yang dibayar rakyat untuk negara dan akan digunakan untuk kepentingan pemerintah dan masyarakat umum.³ Pajak kini menjadi salah satu dari sumber pendapatan Negara terbesar, dimana sampai sekarang potensi yang ada saat ini masih terus digali. Pajak menjadi bagian yang penting bagi kelangsungan Negara Indonesia karena kini pajak telah memberikan kontribusi untuk pemasukan Negara Indonesia. Pemungutan pajak diperlukan dalam penyelenggaraan Negara, tujuan hal tersebut untuk meningkatkan kemakmuran dan kesejahteraan Negara Indonesia. Sebagai Negara berkembang, Indonesia memiliki fungsi untuk mewujudkan kemakmuran dan kesejahteraan rakyatnya.⁴ Agar hal tersebut dapat terwujud, segala potensi dan sumber daya yang sudah ada harus dialokasikan secara efektif dan efisien oleh rakyat.

Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, mengatur tentang peranan pemerintah yang lebih besar dalam Pengelolaan Retribusi daerah adalah pembayaran wajib dari penduduk kepada negara karena adanya jasa tertentu yang telah diberikan negara bagi penduduknya secara perorangan. Jasa tersebut dikatakan bersifat secara langsung, yaitu bagi yang membayar retribusi yang menikmati balas jasa dari negara. Pajak Daerah dan

²Sungkowo, Senen Suko, Nurhasanah Nurhasanah, And Raden Bernardianto. "Analisis Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A Wa Gara Palangka Raya: Analysis Of Policy Implementation Passenger Terminal Type A Wa Gara Palangka Raya." *Pencerah Publik* 9.2 (2022): 15-26.

³Rudy Badrudin, *Ekonomi Otonomi Daerah*, (Upp Stim Ykpn Yogyakarta,2011),99

⁴Erfana, Kois Laela. *Analisis Kontribusi Pemungutan Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Jepara (Studi Kasus Pada Seluruh Terminal Kabupaten Jepara Pada Tahun 2012-2016)*. Diss. Unisnu, 2020

Retribusi Daerah merupakan sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang memiliki kontribusi sangat penting dalam membiayai pemerintahan dan pembangunan daerah karena bermanfaat bagi meningkatkan kemampuan penerimaan PAD dan mendorong laju pertumbuhan ekonomi daerah. Pajak daerah dan retribusi daerah merupakan komponen PAD, yang memiliki prospek baik untuk dikembangkan. Untuk itu pajak daerah dan retribusi daerah perlu dikelola secara profesional dan transparan dalam rangka mengoptimalkan dan usaha meningkatkan kontribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah.⁵

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak dan Retribusi Daerah. Jenis-jenis pajak daerah dapat dibagi sebagai berikut : Pajak Hotel, Pajak Restoran, Pajak Hiburan, Pajak Reklame, Pajak Penerangan Jalan, dan Pajak Parkir, Pajak Air Tanah, Pajak Sarang Burung Walet, Pajak Bumi dan Bangunan. Sedangkan retribusi dibagi menjadi 3 bagian antara lain Retribusi Jasa Umum, Retribusi Jasa Usaha, dan Retribusi Perizinan tertentu.⁶

Kota Palopo merupakan salah satu kota yang berada di Provinsi Sulawesi Selatan. Untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, Pemerintah Kota Palopo berusaha mencari dan meningkatkan PAD melalui Retribusi Daerah. Salah satu sumber PAD Kota Palopo yaitu Retribusi Daerah yang memiliki kontribusi dalam membiayai pemerintahan dan pembangunan daerah karena Retribusi Daerah bermanfaat untuk meningkatkan penerimaan PAD dan juga mendorong laju

⁵Sungkowo, Senen Suko, Nurhasanah Nurhasanah, And Raden Bernardianto. "Analisis Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A Wa Gara Palangka Raya: Analysis Of Policy Implementation Passenger Terminal Type A Wa Gara Palangka Raya." *Pencerah Publik* 9.2 (2022): 15-26.

⁶Undang-undang nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah

pertumbuhan ekonomi daerah.⁷ Salah satu dari retribusi daerah tersebut adalah Retribusi Terminal yaitu terminal Dangerakko. Meskipun bukan sumber penerimaan PAD yang utama, namun di Kota Palopo sendiri retribusi terminal jika dioptimalkan akan memberikan kontribusi yang besar terhadap PAD pada umumnya dan khususnya retribusi daerah itu sendiri.

Demikian retribusi terminal kota Palopo 5 tahun terakhir (2017-2022) yang terelisasi cenderung mengalami penurunan dan kenaikan, seperti yang nampak pada tabel berikut:

Tabel 1.1 Retribusi Terminal Kota Palopo 2017-2021

Tahun	Target	Realisasi	Persen
2017	Rp220.000.000,00	Rp283.378.000,00	82,35%
2018	Rp325.000.000,00	Rp325.103.000,00	100,03%
2019	Rp355.000.000,00	Rp352.471.000,00	99,29%
2020	Rp165.629.000,00	Rp180.144.000,00	108,76%
2021	Rp355.000.000,00	Rp269.329.000,00	75,87%

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Palopo

Berdasarkan tabel tersebut menyebutkan bahwa retribusi terminal pada tahun 2017 dengan target Rp220.000.000,00 dan realisasi sebesar Rp283.378.000,00. Pada 2018 dengan target Rp.325.000.000,00 dan realisasi sebesar Rp.325.103.000,00. Pada tahun 2019 mengalami kenaikan yaitu dengan target Rp355.000.000,00 dan realisasi sebesar Rp.352.471.000,00. Pada tahun 2020 mengalami penurunan dengan target Rp.165.629.000,00 dan realisasi sebesar Rp.180.144.000,00. Terakhir pada tahun 2021 mengalami kenaikan

⁷ Andriyanti, Dyah, And Rachmat Mudiyo. "Dampak Terminal Mangkang Kota Semarang Dan Permasalahan Di Kawasan Sekitarnya Studi Kasus: Terminal Mangkang Semarang." *Jurnal Planologi* 14.1 (2019): 1-15.

kembali dengan target Rp.355.000.000,00 dan realisasi sebesar Rp.269.329.000,00.

Namun dengan adanya terminal bayangan yang digunakan diluar terminal dangerakko menimbulkan tanda tanya, apakah dengan adanya terminal bayangan ini mampu mempengaruhi kontribusi yang diberikan retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah kota Palopo. Berdasarkan hal tersebut, dalam penulisan skripsi peneliti tertarik meneliti tentang “*Dampak Kontribusi Retribusi Terminal Angkutan Darat Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Palopo (Studi Kasus Terminal Bayangan)*”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan rumusan masalahnya yaitu

1. Seberapa besar kontribusi terminal angkutan darat terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Palopo?
2. Bagaimana penerapan peraturan penggunaan terminal regional dangerakko dengan adanya terminal bayangan?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini ialah:

1. Untuk menganalisis seberapa besar kontribusi terminal angkutan darat terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Palopo
2. Untuk menganalisis penerapan peraturan penggunaan terminal regional dangerakko dengan adanya terminal bayangan.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi semua pihak, yaitu:

1. Manfaat secara teoritis

- a. Dapat menambah wawasan untuk berfikir secara kritis dan sistematis dalam menghadapi permasalahan.
- b. Sebagai bahan pembanding dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan dampak kontribusi terminal angkutan darat terhadap pendapatan asli daerah dengan adanya terminal bayangan dan menjadi bahan kajian lebih lanjut.

2. Manfaat secara praktis

a. Bagi penulis

Sebagai penambah pengetahuan, wawasan, dan pengalaman terkait permasalahan yang sedang diteliti.

- b. Sebagai bahan masukan dan pertimbangan bagi badan pendapatan daerah Kota Palopo dalam meningkatkan pendapatan terhadap pendapatan asli daerah.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu yang Relevan

Penulis mengambil penelitian yang terdahulu relevan agar menjadi rujukan dan bahan perbandingan pada saat penulis melakukan penelitian mengenai masalah penggunaan terminal regional dengan adanya terminal bayangan dan kontribusi retribusi terminal terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) dengan studi kasus yang berbeda:

1. Muhammad Arif Bashro dengan judul "*Kontribusi Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah (Pad) Di Kabupaten Jember Tahun 2006-2017*"⁸. Metode yang digunakan ialah deskriptif kuantitatif dengan menggunakan time series. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Efektifitas retribusi terminal di Kabupaten Jember sudah efektif dengan rata-rata hasilnya 98,52% dari tahun 2006-2017, dan efisiensi retribusi terminal menunjukkan bahwa pelaksanaan retribusi terminal di Kabupaten Jember sangat efisien terhadap Pendapatan Asli Daerah. Kontribusi penerimaan retribusi terminal di Kabupaten Jember dikategorikan sangat kurang, kecilnya kontribusi retribusi terminal menunjukkan bahwa penerimaan retribusi terminal belum menjadi sumber utama dalam Pendapatan Asli Daerah.

⁸Bashro, Muhammad Arif. "Kontribusi Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah (Pad) Di Kabupaten Jember Tahun 2006-2017."

Persamaannya yaitu sama- sama meneliti tentang kontribusi retribusi terminal terhadap PAD. Perbedaannya terletak pada metode yang digunakan yaitu hanya kuantitatif deskriptif bukan metode gabungan kualitatif dan kuantitatif, selain itu pada objek terminal bayangan.

2. Kois Laela Erfana dengan judul “*Analisis Kontribusi Pemungutan Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Jepara (Studi Kasus Pada Seluruh Terminal Kabupaten Jepara Pada Tahun 2012-2016)*”.⁹ Metode yang digunakan ialah *mixed method*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kontribusi pemungutan retribusi pada tahun 2012 hanya sebesar 0,24%, dan mengalami penurunan ditahun 2013 dengan prosentase 0,22%, pada tahun 2014 hasil kontribusi dengan jumlah prosentase hanya sebesar 0,13%. Dan menurun lagi pada tahun 2015 dan tahun 2016 sebesar 0,11% dengan presentase yang sama ditahun berbeda yaitu 0,10%. Pencapaian target yang ditetapkan masih belum memenuhi harapan yang dikehendaki Kabupaten Jepara. Selama 5 tahun terakhir, realisasi penerimaan retribusi terminal di bawah dari target penerimaan retribusi terminal dan setiap tahunnya mengalami fluktuasi.

Persamaannya menggunakan *mixed method*. Perbedaannya terletak pada waktu dan lokasi penelitian, selain itu pada objek terminal bayangan.

3. Dyah Andriyanti dan Rachmat Mudyono dengan judul “*Dampak Terminal Mangkang Kota Semarang Dan Permasalahan Di Kawasan*

⁹Erfana, Kois Laela. *Analisis Kontribusi Pemungutan Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Jepara (Studi Kasus Pada Seluruh Terminal Kabupaten Jepara Pada Tahun 2012-2016)*. Diss. Unisnu, 2018.

Sekitarnya Studi Kasus : Terminal Mangkang Semarang".¹⁰ Metode yang digunakan ialah deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kinerja terminal yang kurang efektif dan efisien berdampak pada permasalahan di kawasan sekitarnya yaitu permasalahan pada transportasi yang berada didepan terminal Mangkang berupa kemacetan yang disebabkan oleh adanya pemberhentian angkutan di luar terminal, pemanfaatan kios yang kurang maksimal sehingga muncul pedagang kaki lima, dan permasalahan lingkungan di kawasan terminal.

Persamaannya terletak pada pembahasan terminal bayangan atau objek terminal bayangan. Perbedaannya terletak pada metode penelitian yaitu deskriptif kualitatif bukan *mixed method*.

4. Roswati dengan judul "*Strategi Pelaksanaan Retribusi Terminal Guna Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Dompu*".¹¹ Metode yang digunakan ialah deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Strategi yang dilakukan dalam peningkatan retribusi terminal adalah dengan meningkatkan pelaksanaan sosialisasi terkait dengan retribusi terminal baik secara formal maupun informal, mempercepat penanganan sarana dan prasarana yang rusak di terminal, melakukan perubahan terhadap peraturan daerah mengenai retribusi terminal, melakukan perubahan terhadap peraturan daerah mengenai

¹⁰Andriyanti, Dyah, And Rachmat Mudiyo. "Dampak Terminal Mangkang Kota Semarang Dan Permasalahan Di Kawasan Sekitarnya Studi Kasus: Terminal Mangkang Semarang." *Jurnal Planologi* 14.1 (2019): 1-15.

¹¹Roswati, Roswati. *Strategi Pelaksanaan Retribusi Terminal Guna Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Dompu*. Diss. Universitas_Muhammadiyah_Mataram, 2021.

retribusi terminal yang tidak sesuai lagi, dan mengoptimalkan penanganan program pelatihan dan pendidikan formal dalam rangka peningkatan SDM.

Persamaannya yaitu sama-sama membahas retribusi terminal terhadap PAD. Perbedaannya terletak pada metode penelitian yaitu deskriptif kualitatif bukan *mixed method*.

5. Sungkowo, Senen Suko, Nurhasanah dan Raden Bernardianto dengan judul "*Analisis Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A Wa Gara Palangka Raya: Analysis Of Policy Implementation Passenger Terminal Type A Wa Gara Palangka Raya.*"¹² metode yang digunakan ialah metode kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Implementasi kebijakan ketertiban terminal penumpang telah sesuai dengan peraturan yang lebih tinggi, yaitu Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan. Namun langkah penertiban terhadap kendaraan angkutan penumpang yang dilakukan menemukan kendala dimana struktur UPT.

Persamaannya terletak pada pembahasan terminal bayangan atau objek terminal bayangan. Perbedaannya terletak pada metode penelitian yaitu kualitatif bukan *mixed method*.

¹²Sungkowo, Senen Suko, Nurhasanah Nurhasanah, And Raden Bernardianto. "Analisis Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A Wa Gara Palangka Raya: Analysis Of Policy Implementation Passenger Terminal Type A Wa Gara Palangka Raya." *Pencerah Publik* 9.2 (2022): 15-26.

B. Deskripsi Teori

1. Pendapatan Asli Daerah

a. Pengertian Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan adalah sejumlah harta yang menambah atau mengurangi jumlah kewajiban suatu perusahaan dan dari penyediaan barang, jasa, atau hasil kegiatan usaha lainnya.¹³

Dalam pandangan Islam, pendapatan adalah penghasilan dari usaha yang jelas dan halal. Penghasilan halal bisa mendatangkan berkah yang diberikan Allah. Kekayaan dari kegiatan seperti pencurian, korupsi bahkan transaksi ilegal telah menyebabkan bencana di dunia dan bahkan hukuman di akhirat. Padahal harta halal membawa berkah dunia dan membawa keamanan akhirat. Sebagaimana firman Allah SWT dalam surah An-Nahl ayat 114 yang berbunyi:

فَكُلُوا مِمَّا رَزَقَكُمُ اللَّهُ حَلَالًا طَيِّبًا وَاشْكُرُوا نِعْمَتَ اللَّهِ إِنَّ
كُنْتُمْ إِيَّاهُ تَعْبُدُونَ

Terjemahan : “Maka makanlah yang halal lagi baik dari rezki yang Telah diberikan Allah kepadamu; dan syukurilah nikmat Allah, jika kamu Hanya kepada-Nya saja menyembah.”¹⁴

Kutipan dari bagian sebelumnya menjelaskan bahwa Tuhan membimbing hamba-Nya dan menemukan makanan dengan dua kriteria dasar. Langkah

¹³Ikatan Akuntan Indonesia. Standar Akuntansi Keuangan (Jakarta: Salemba Empat, 2007), 17.

¹⁴Kementerian Agama Republik Indonesia, Al-Quran dan Terjemahannya (Diponegoro: Bandung, 2008), 256.

pertama adalah halal, dalam hal ini Allah menetapkannya. Kriteria kedua adalah thayyib (baik dan bergizi) yang tidak berbahaya bagi tubuh dan pikiran. Nilai-nilai Islam sangat di dukung dalam kehidupan keluarga yang islami. Oleh karena itu, harus dipahami bahwa proses kegiatan ekonomi harus didasarkan pada legalitas Haral dan Haram. Dari produktivitas (kerja), hak berpikir, konsumsi, transaksi, investasi. Oleh karena itu, dalam proses distribusi pendapatan umat Islam perlu memperhatikan aspek hukum ini. Dalam Islam, proses distribusi pendapatan yang berasal dari unsur Haram sangat tidak dapat ditolerir. Dalam Islam, cara distribusi pendapatan juga berdasarkan hukum.

Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan pendapatan daerah yang bersumber dari hasil pajak daerah, hasil retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain pendapatan asli daerah yang sah, yang bertujuan untuk memberikan kelulusan pada daetah dalam menggali pendanaan dalam pelaksanaan otonomi daerah sebagai perwujudan asas desentralisasi.¹⁵

Undang-Undang Republik Indonesia No. 28 tahun 2009 tentang pajak daerah dan retribusi daerah pendapatan asli daerah yaitu sumber keuangan daerah yang digali dari wilayah daerah yang bersangkutan yang terdiri dari hasil pajak daerah, retribusi daerah, pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dan lain-lain pendapatan asli daerah yang sah.¹⁶

Salah satu upaya untuk melihat kemampuan daerah dari segi keuangan daerah dalam rangka mengurangi ketergantungan terhadap pemerintah pusat,

¹⁵ Rudy Badrudin, Ekonomi Otonomi Daerah, Upp Stim Ykpn Yogyakarta,2011,99

¹⁶Undang-Undang Pajak Lengkap Tahun 2011, Mitra Wacana Media, Jakarta,2011,382

adalah dengan melihat komposisi dari penerimaan daerah yang ada. Semakin besar komposisi pendapatan asli daerah, maka semakin pula kemampuan pemerintah daerah untuk memikul tanggungjawab yang lebih besar. Tetapi semakin kecil komposisi pendapatan asli daerah terhadap penerimaan daerah maka ketergantungan terhadap pusat semakin besar. Sedangkan dampak yang dirasakan masyarakat dengan adanya peningkatan penerimaan pendapatan asli daerah adalah kelancaran pembangunan. Pembangunan meliputi berbagai sektor diantaranya adalah pembangunan jalan, pembangunan fasilitas umum dan fasilitas lainnya.

b. Sumber Pendapatan Asli Daerah

Dalam upaya memperbesar peran pemerintah daerah dalam pembangunan, pemerintah daerah dituntut untuk lebih mandiri dalam membiayai kegiatan operasional rumah tangganya. Berdasarkan hal tersebut dapat dilihat bahwa pendapatan asli daerah tidak dapat dipisahkan dengan belanja daerah, karena adanya saling terkait dan merupakan satu alokasi anggaran yang disusun dan dibuat untuk melancarkan roda pemerintah daerah. Sebagaimana dengan Negara, maka daerah dimana masing-masing pemerintah daerah mempunyai fungsi dan tanggung jawab untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat dengan jalan melaksanakan pembangunan disegala bidang. Sumber pendapatan asli daerah merupakan sumber keuangan daerah yang digali dalam daerah yang bersangkutan, yang terdiri: ¹⁷

¹⁷Yuliati,2000, Akutansi Sektor Public Cetakan Kelima, Salemba Empat, Jakarta,97

- 1) Pajak Daerah adalah kontribusi wajib pada daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.¹⁸
- 2) Retribusi daerah. Sumber pendapatan daerah yang penting lainnya adalah retribusi daerah. Retribusi daerah merupakan pungutan daerah sebagai pembayaran pemakaian atau karena memperoleh jasa atau pekerjaan atau pelayanan pemerintah daerah dan jasa usaha milik daerah bagi yang berkepentingan atas jasa yang diberikan oleh daerah baik langsung maupun tidak langsung.¹⁹ Retribusi daerah dibagi tiga golongan:
 - a) Retribusi jasa umum adalah retribusi yang dikenakan atas jasa umum digolongkan sebagai retribusi jasa umum. Obyek retribusi jasa umum adalah pelayanan yang disediakan atau diberikan pemerintah daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan.²⁰
 - b) Retribusi jasa Usaha, yang merupakan pungutan yang dikenakan oleh daerah berkaitan dengan penyediaan layanan yang belum memadai disediakan oleh swasta atau penyewaan aset/kekayaan daerah yang belum dimanfaatkan.²¹

¹⁸Sjafrizal, *Perencanaan Pembangunan Daerah Dalam Era Otomi*, Rajawali Pers, Jakarta, 2014, 393

¹⁹Mardiasmo, *Perpajakan*, Edisi Revisi, Penerbit Andi, Yogyakarta, 2011, 16

²⁰Mardiasmo, *Perpajakan*, Edisi Revisi, Penerbit Andi, Yogyakarta, 2011, 16

²¹Mardiasmo, *Perpajakan*, Edisi Revisi, Penerbit Andi, Yogyakarta, 2011, 20

c) Retribusi perijinan tertentu adalah kegiatan tertentu Pemerintah Daerah dalam rangka pemberian ijin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksudkan untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan atas kegiatan pemanfaatan ruang, penggunaan sumber daya alam, barang, sarana, prasarana, atau fasilitas tertentu guna melindungi kepentingan umum, dan menjaga kelestarian lingkungan. Perijinan tersebut termasuk kewenangan pemerintah yang diserahkan kepada daerah dalam rangka asas desentralisasi.²²

3) Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan

Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan Adalah bagian keuntungan atau laba bersih dari perusahaan daerah atau badan lain yang merupakan BUMD sedang perusahaan daerah adalah perusahaan yang modalnya sebagian atau seluruhnya merupakan kekayaan daerah yang dipisahkan. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 mengklasifikasikan jenis hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dirinci menurut objek pendapatan yang mencakup bagian laba atas penyertaan modal pada perusahaan milik daerah/BUMD, bagian laba atas penyertaan modal pada perusahaan milik swasta maupun kelompok masyarakat.²³

4) Lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang Sah Pajak daerah dan retribusi merupakan bagian dari Pendapatan Asli Daerah.

Pendapatan Asli Daerah merupakan salah satu sumber pembiayaan pemerintah daerah dan pembangunan daerah yang akan digunakan untuk

²²Mardiasmo, Perpajakan, Edisi Revisi, Penerbit Andi, Yogyakarta, 2011,

²³Mardiasmo, Perpajakan, Edisi Revisi, Penerbit Andi, Yogyakarta, 2011,

membiayai pengeluaran pemerintah dan pembangunan daerah. Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah ini diharapkan akan memperlancar jalannya pembangunan dan pemerintahan daerah. Pembangunan dapat berjalan dengan lancar maka peluang untuk kesejahteraan masyarakat diharapkan akan meningkat. Sumber-sumber pendapatan asli daerah selain pajak, retribusi dan perusahaan daerah adalah lain-lain hasil usaha daerah lain yang sah. Lain-lain usaha daerah yang sah merupakan usaha daerah (bukan usaha perusahaan daerah) dapat dilakukan oleh satu aparat pemerintahan daerah (dinas) yang dalam kegiatannya menghasilkan suatu barang atau jasa dapat dipergunakan oleh masyarakat dengan ganti rugi.²⁴

Pendapatan dari sektor ini berbeda untuk masing-masing daerah tergantung potensi yang dimilikinya, walaupun sumbangan sektor ini masih terbatas tetapi dibandingkan dengan laba perusahaan daerah dan penerimaan dari dinas-dinas daerah, sektor ini lebih baik dalam memberikan kontribusi pada pendapatan asli daerah dan relative merata untuk tiap-tiap daerah. Usaha daerah sebagai sumber pendapatan daerah tersebut harus disetorkan kepada kas daerah dan diatur dalam peraturan daerah. Penerimaan ini mencakup sewa rumah daerah, sewa gedung dan tanah milik daerah, jasa giro, hasil penjualan barang-barang, bekas milik daerah pendapatan hasil eksekusi dan jaminan, denda pajak, dan penerimaan-penerimaan lain yang sah menurut undang-undang.²⁵

²⁴Supriatna, Sistem Administrasi Pemerintahan Di Daerah, Pt Bumi Aksara, Jakarta, 2016

²⁵Supriatna, Sistem Administrasi Pemerintahan Di Daerah, Pt Bumi Aksara, Jakarta, 2016

2. Terminal

a. Pengertian Terminal

Morlok mendefinisikan bahwa terminal merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem yang merupakan komponen yang sangat penting dalam sistem transportasi.²⁶ Penanganan terhadap operasional terminal harus dilakukan secara menyeluruh karena terminal ini merupakan prasarana yang memerlukan biaya yang cukup tinggi serta merupakan titik dimana congestion (kemacetan) mungkin terjadi.

Sedangkan menurut Undang-undang no. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pengertian terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.

Terminal merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk atau keluar dari sistem jaringan transportasi. Ditinjau dari sistem jaringan transportasi secara keseluruhan, terminal merupakan simpul utama dalam jaringan dimana sekumpulan lintasan rute secara keseluruhan bertemu. Dengan demikian terminal merupakan komponen utama dalam system jaringan transportasi jalan yang mempunyai peran dan fungsi yang sangat penting. Terminal bukan saja merupakan komponen fungsional utama dari

²⁶Morlok, Edward K, "Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi", University Of Pennsylvania, 2015

sistem, tetapi juga sering merupakan prasarana dimana titik kemacetan mungkin terjadi.²⁷

Walaupun terminal ini mempunyai fungsi yang penting pada semua teknologi transportasi, tingkat pengetahuan dari karakteristik-karakteristik operasi dan petunjuk desain berbeda-beda pada terminal yang berlainan jenis.

b. Fungsi Terminal

Secara umum, fungsi dari terminal sebagaimana dijelaskan oleh Morlok adalah sebagai berikut :²⁸

- 1) Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transpor (atau pita transpor, rangkaian pipa, dan sebagainya) serta membongkar/menurunkannya. Memindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan lain.²⁹
- 2) Menampung penumpang atau barang dari waktu tiba sampai waktu berangkat. Kemungkinan untuk memproses barang, membungkus untuk diangkut. Menyediakan kenyamanan penumpang (misalnya pelayanan makan dan sebagainya).
- 3) Menyiapkan dokumentasi perjalanan. Menimbang muatan, menyiapkan rekening dan memilih rute. Menjual tiket penumpang, memeriksa pesanan tempat.
- 4) Menyimpan kendaraan (dan komponen lainnya), memelihara dan menentukan tugas selanjutnya.

²⁷Warpani, Suwardjoko. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB. 2002

²⁸Morlok, Edward. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga. 2016

²⁹Morlok, Edward K, "Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi", University Of Pennsylvania, 2015

- 5) Mengumpulkan penumpang dan barang di dalam grup-grup berukuran ekonomis untuk diangkut (misalnya untuk memenuhi kereta api atau pesawat udara) dan menurunkan mereka sesudah tiba di tempat tujuan. Fungsi terminal adalah sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, untuk mengendalikan lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

c. Kalsifikasi Terminal Berdasarkan Perannya

Terminal dibedakan atas 2 (dua) berdasarkan peranannya, yaitu:³⁰

- 1) Terminal primer adalah terminal yang berfungsi untuk melayani arus angkutan primer dalam skala regional.
- 2) Terminal sekunder adalah terminal yang berfungsi untuk melayani arus angkutan sekunder dalam skala lokal/kota.

d. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Fungsinya

Ada 3 (tiga) jenis terminal yang dibedakan atas fungsinya yaitu:³¹

- 1) Terminal Utama (induk), yaitu terminal yang berfungsi untuk melayani arus penumpang jarak jauh (regional) dengan volume tinggi, biasanya menampung 50- 100 kendaraan per jam dengan luas kebutuhan ruang sekitar 10 Ha.
- 2) Terminal Madya (menengah), yaitu terminal yang berfungsi untuk menampung arus penumpang jarak sedang, biasanya menampung 25 – 50

³⁰Supriatna, Sistem Administrasi Pemerintahan Di Daerah, Pt Bumi Aksara ,Jakarta, 2016

³¹Supriatna, Sistem Administrasi Pemerintahan Di Daerah, Pt Bumi Aksara ,Jakarta, 2016

kendaraan per jam dan membutuhkan ruang sekitar 5 Ha untuk menampung aktivitas yang berlangsung di lokasi tersebut.

- 3) Terminal Cabang (sub terminal) yaitu terminal yang berfungsi untuk menampung penumpang yang melakukan pergerakan dalam jarak dekat dengan volume kecil, maupun menampung < 25 kendaraan per jam dengan luas kebutuhan ruang sekitar 2,5 Ha.

e. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Jenis Angkutan

Berikut klasifikasi terminal berdasarkan jenis angkutan:³²

- 1) Terminal penumpang. Terminal Penumpang adalah prasarana perangkutan jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang dan/atau barang, perpindahan intra dan/atau antar moda angkutan, serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum.
- 2) Terminal barang. Terminal barang adalah prasarana perangkutan jalan untuk keperluan membongkar muat barang serta perpindahan moda dan/atau antar moda angkutan.

f. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Tingkat Pelayanan

Berdasarkan tingkat pelayanannya, terminal penumpang yang dinyatakan dalam jumlah arus minimum kendaraan per satuan waktu mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:

- 1) Terminal Utama : 50 – 100 kendaraan/jam
- 2) Terminal Madya : 25 – 50 kendaraan/jam
- 3) Terminal Cabang : < 25 kendaraan/jam

³²Supriatna, Sistem Administrasi Pemerintahan Di Daerah, Pt Bumi Aksara ,Jakarta, 2016

g. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Tipe Terminal Penumpang

- 1) Terminal Penumpang Tipe A. Terminal penumpang tipe A merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas Negara dan/atau angkutan lalu lintas antarkota antarprovinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/atau angkutan pedesaan
- 2) Terminal Penumpang Tipe B. Terminal penumpang Tipe B merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan dan/atau angkutan pedesaan.
- 3) Terminal Penumpang Tipe C. Terminal penumpang tipe C merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum angkutan perkotaan atau pedesaan.³³

3. Terminal Bayangan

Terminal bayangan adalah kegiatan ilegal yang dilakukan oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab yang bisa terlihat dari keseman-mena oknum tersebut seperti dalam mengalokasikan lahan terminal bayang yang tidak pada tempatnya, pungutan yang tidak tahu kemana arah hasil dari pungutan tersebut. Selain itu masih banyak penumpang yang naik dan turun melalui terminal bayangan karena akses yang mudah dan dekat dengan kota

³³Supriatna, Sistem Administrasi Pemerintahan Di Daerah, Pt Bumi Aksara ,Jakarta, 2016

meskipun sistem pemberhentian terminal bayangan tersebut menimbulkan sisi negatif bagi pengguna yang lain.³⁴

Terminal bayangan adalah suatu kawasan adanya interaksi antara pengemudi bus angkutan dan penumpang untuk melakukan moda perpindahan transportasi darat disembarang tempat, aktivitas tersebut difasilitasi oleh seorang media perantara penumpang dengan pengemudi bus angkutan (calo), kios pedagang, taxi/angkutan kota, dan apabila dilihat dari banyaknya kebutuhan calon penumpang yang beraktivitas pada kawasan tersebut maka akan menjamurnya loket perusahaan otobus yang menyediakan jasa pelayanan karcis.³⁵

Keberadaan terminal bayangan ini cukup merugikan penumpang, karena bus belum tentu layak beroperasi dan harga tiket di terminal bayangan juga bisa naik turun tanpa adanya pantauan pemerintah. Selain itu terminal bayangan juga menimbulkan kemacetan lalu lintas, mengurangi kenyamanan dan keamanan masyarakat sekitar, serta lemahnya pengawasan operasional bus oleh pemerintah.³⁶

Adapun karakteristik terminal bayangan ialah sebagai berikut :³⁷

- a. Semua area untuk menurunkan atau menaikkan penumpang diluar terminal utama

³⁴Nugraha, Bramantya Adi. "Studi Tentang Keberadaan "Terminal Bayangan" Sukun Banyumanik Kota Semarang." *Journal Of Politic And Government Studies* 7.2 (2018): 201-210.

³⁵Nugraha, Bramantya Adi. "Studi Tentang Keberadaan "Terminal Bayangan" Sukun Banyumanik Kota Semarang." *Journal Of Politic And Government Studies* 7.2 (2018): 201-210.

³⁶Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan, diakses 2023.<https://baketrans.dephub.go.id/berita/pengendalian-terminal-bayangan>

³⁷Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan, diakses 2023.<https://baketrans.dephub.go.id/berita/pengendalian-terminal-bayangan>

- b. Tidak adanya fasilitas seperti terminal utama
- c. Tidak ada petugas pengawasan
- d. Mengganggu ketertiban umum sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas
- e. Tidak ada pendataan bus keluar masuk
- f. Tidak ada jaminan keamanan
- g. Harga tiket tidak terkontrol

4. Retribusi Terminal

Retribusi terminal merupakan pungutan atas pemakaian tempat pelayanan parkir untuk kendaraan penumpang dan bus umum, tempat kegiatan usaha dan fasilitas lainnya di lingkungan terminal yang dimiliki dan dikelola daerah.³⁸ Dalam pencapaian pembangunan nasional, peran transportasi memiliki posisi yang sangat penting dan strategi dalam pembangunan, maka perencanaan dan pengembangannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu. Untuk terlaksananya keterpaduan intra secara lancar dan tertib maka ditempat-tempat tertentu perlu dibangun dan diselenggarakan terminal.

Terminal merupakan tempat awal dan akhir operasi transportasi atau trayek. Terminal dapat dianggap sebagai titik dimana suatu urutan kegiatan tertentu dilakukan untuk memungkinkan suatu lalu lintas (kendaraan, barang, dan sebagainya) diproses penuh sehingga dapat meneruskan perjalanan. Terminal adalah fasilitas yang sangat kompleks, banyak kegiatan tertentu

³⁸Putra, Windhu. Tata Kelola Ekonomi Keuangan Daerah. PT Rajagrafindo Persada. Depok. 2018

yang dilakukan disana. Terkadang secara bersamaan secara paralel sering kali terjadi kemacetan yang cukup mengganggu.

Dalam penjelasan Gatot Priyono jasa pelayanan yang ada di terminal terdiri dari :³⁹

- a. Jasa penggunaan tempat parkir kendaraan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- b. Jasa penggunaan tempat parkir kendaraan angkutan selama menunggu keberangkatan.
- c. Jasa penggunaan fasilitas parkir kendaraan, selain kendaraan angkutan umum penumpang.
- d. Jasa penggunaan kios.
- e. Tempat penjualan tiket/karcis.
- f. Ruang tunggu penumpang.
- g. Tanda pengenal : pedagang beserta karyawannya, penjual karcis, penjual jasa dan pembersih bus.
- h. Jasa pemasangan reklame.
- i. Jasa Kebersihan

Menurut Perundang-undangan Nomor 22 Tahun 2011 tentang retribusi terminal. Retribusi terminal yang selanjutnya disebut Retribusi Daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran untuk pelayanan dan/atau pemanfaatan terminal yang dimiliki dan/atau dikelola oleh Pemerintah daerah.

³⁹Priyono, Gatot. Pengantar Manajemen. Sidoarjo: Zifatama Pulishing, 2007.

5. Kontribusi Retribusi Terminal

Menurut Halim Kontribusi Retribusi adalah seberapa besar pengaruh atau peran serta penerimaan retribusi daerah terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD).⁴⁰ Dapat juga di katakan kontribusi retribusi terminal yaitu sesuatu yang dilakukan untuk membantu menghasilkan atau mencapai sesuatu bersama-sama dengan orang lain, atau untuk membantu membuat sesuatu yang sukses. Ketika kita memberikan kontribusi, itu berarti bahwa kita memberikan sesuatu yang bernilai bagi sesama.

6. Teori Perilaku

a. Pengertian Perilaku

Perilaku merupakan seperangkat perbuatan atau tindakan seseorang dalam melakukan respon terhadap sesuatu dan kemudian dijadikan kebiasaan karena adanya nilai yang diyakini. Perilaku manusia pada hakekatnya adalah tindakan atau aktivitas dari manusia baik yang diamati maupun tidak dapat diamati oleh interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap, dan tindakan. Perilaku secara lebih rasional dapat diartikan sebagai respon organisme atau seseorang terhadap rangsangan dari luar subyek tersebut. Respon ini terbentuk dua macam yakni bentuk pasif dan bentuk aktif dimana bentuk pasif adalah respon internal yaitu yang terjadi dalam diri manusia dan tidak secara langsung dapat dilihat dari orang lain

⁴⁰Abdul Halim. Akuntansi Keuangan Daerah, Penerbit Salemba Empat, Jakarta,2004

sedangkan bentuk aktif yaitu apabila perilaku itu dapat diobservasi secara langsung.⁴¹

Menurut Notoatmodjo perilaku dari segi biologis adalah suatu kegiatan atau aktivitas organisme yang bersangkutan.⁴² Perilaku manusia dapat diartikan sebagai suatu aktivitas yang sangat kompleks sifatnya, antara lain perilaku dalam berbicara, berpakaian, berjalan, persepsi, emosi, pikiran dan motivasi. Menurut Skinner dalam Notoatmodjo merumuskan respon atau reaksi seorang terhadap stimulus atau rangsangan dari luar.⁴³ Perilaku ini terjadi melalui proses adanya stimulus terhadap organisme dan kemudian organisme tersebut merespon, maka teori Skinner ini disebut “S-O-R” atau Stimulus Organisme Respon.

Adapun perilaku dalam Islam berarti segala tindakan perbuatan atau ucapan yang dilakukan seseorang sedangkan perbuatan atau tindakan serta ucapan tadi akan ada kaitannya dengan agama Islam, semuanya dilakukan karena adanya kepercayaan kepada Tuhan dengan ajaran, kebaktian dan kewajiban-kewajiban yang bertalian dengan kepercayaan.⁴⁴

Salah satu perilaku yang baik dalam islam ialah bersikap jujur, Seorang muslim yang mengimani Allah sebagai Tuhannya dan Muhammad SAW sebagai Nabinya dengan penuh kejujuran maka ia dijamin haram masuk neraka. Nabi SAW bersabda:

⁴¹Adventus, M., Jaya, I. M. M., & Mahendra, D. Buku Ajar Promosi Kesehatan. In Pusdik Sdm Kesehatan (1st Ed., Vol. 1, Issue 1, Pp.2019. 1–91). [Http://Repository.Uki.Ac.Id/2759/1/BukUmodulpromosikesehatan.Pdf](http://Repository.Uki.Ac.Id/2759/1/BukUmodulpromosikesehatan.Pdf)

⁴²Notoatmodjo, S. Metode Penelitian Kesehatan. Jakarta: Rineka Cipta, 2017

⁴³Notoatmodjo, S. Ilmu Perilaku Kesehatan. Jakarta: Rineka Cipta. 2014

⁴⁴Muhaimin, Paradigma Pendidikan Islam: Upaya Pengefektifan PAI di Sekolah, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2002), 71

مَا مِنْ أَحَدٍ يَشْهَدُ أَنْ لَا إِلَهَ إِلَّا اللَّهُ وَأَنَّ مُحَمَّدًا رَسُولُ اللَّهِ صِدْقًا مِنْ قَلْبِهِ إِلَّا حَرَّمَهُ اللَّهُ عَلَى النَّارِ

Artinya : “Tiada seorang yang menyaksikan bahwa tiada tuhan selain Allah dan Muhammad adalah utusan Allah saw dengan penuh kejujuran dari hatinya, kecuali diharamkan oleh Allah terhadap neraka”. (HR Bukhari).

b. Konsumen

Konsumen terminal bayangan dalam hal ini ialah penumpang. Penumpang dapat diartikan seseorang (individu) dan satu perusahaan (kelompok) yang menggunakan kendaraan untuk suatu perjalanan tertentu dengan mengeluarkan sejumlah uang sebagai imbalan bagi pengangkut. dengan kata lain dapat didefinisikan orang telah membeli tiket, berarti orang yang melakukan perjalanan dengan menggunakan alat transportasi yang disediakan oleh pihak pengangkutan atau perusahaan niaga dan terikat kontrak dan persetujuan dengan pengangkut tertera di dalam tiket dengan pengangkut selama perjalanan. perusahaan barang dan jasa mereka dapat berupa seseorang (individu) dan dapat pula sebagai suatu perusahaan.⁴⁵

c. Konsumen

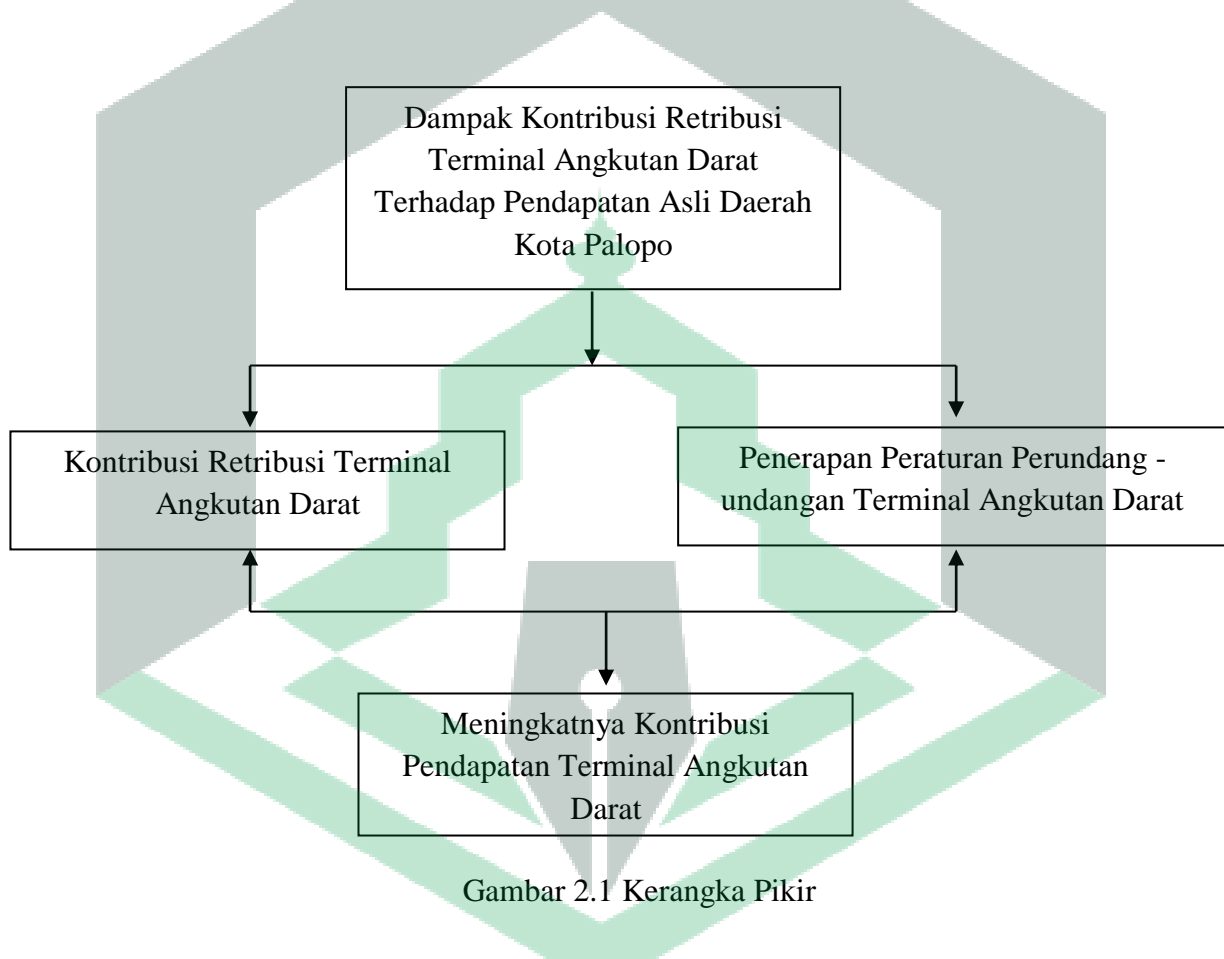
Konsumen dalam hal ini adalah sopir angkutan umum. Sopir angkutan umum merupakan individu yang mengangkut barang ataupun orang dengan menggunakan kendaraan bermotor umum yang dipergunakan oleh umum dengan dipungut biaya.⁴⁶

⁴⁵Warpani, P. Suwardjoko. Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Bandung : Penerbit Itb. 2002

⁴⁶ Warpani, P. Suwardjoko. Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Bandung : Penerbit Itb. 2002

C. Kerangka Pikir

Kerangka berpikir menjadi dasar pemikiran peneliti dalam proses dan alur selanjutnya peneliti dalam melakukan penelitian yang dilakukan. Berikut adalah kerangka penelitian berjudul Dampak Kontribusi Retribusi Terminal Nagkutan Umum Terhadap Pendapatan Asli Aderah Kota Palopo (Studi Kasus Terminal Bayangan).



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

Berdasarkan kerangka pikir diatas dapat diketahui bahwa untuk mengetahui kontribusi retribusi terminal angkutan darat terhadap pendapatan asli daerah kota Palopo, pertama ialah mencari jumlah retribusi terminal dan pendapatan asli daerah kota Palopo dari tahun 2017-2021, setelah itu kemudian mengolah kedua datanya untuk mengetahui seberapa besar kontribusi dari retribusi terminal

angkutan darat terhadap pendapatan asli daerah dengan adanya terminal bayangan kota Palopo.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah *mix methods*. *Mix methods* merupakan suatu prosedur untuk mengumpulkan, menganalisis, dan mencampur metode kuantitatif dan kualitatif dalam suatu penelitian atau serangkaian penelitian untuk memahami permasalahan penelitian. Metode penelitian kombinasi (*mix methods*) adalah suatu penelitian yang menggabungkan antara metode kuantitatif dan metode kualitatif untuk digabungkan secara bersama-sama dalam suatu kegiatan penelitian. Sehingga diperoleh data yang komprehensif, valid, reliabel, dan obyektif.⁴⁷ Penelitian ini merupakan satu langkah penelitian dengan menggabungkan dua bentuk penelitian yang telah ada sebelumnya yaitu penelitian kuantitatif dan penelitian kualitatif.

Pendekatan yuridis normatif adalah pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini. Pendekatan ini dikenal pula dengan pendekatan kepustakaan, yakni dengan mempelajari buku-buku, peraturan perundang-undangan dan dokumen lain yang berhubungan dengan penelitian ini.

⁴⁷Sugiyono, *Metode Penelitian Kualitatif Kuantitatif Dan Mix Methods* (Bandung: Alfabeta, 2015), 404.

Pendekatan yuridis empiris yakni dilakukan dengan melihat kenyataan yang ada dalam praktek dilapangan. Pendekatan ini dikenal pula dengan pendekatan secara sosiologis yang dilakukan secara langsung ke lapangan.⁴⁸

Penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah penelitian Yuridis empiris yaitu penelitian yang dilakukan secara langsung di lapangan untuk mengetahui permasalahan yang sebenarnya terjadi, kemudian akan dihubungkan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan teori hukum yang ada.⁴⁹

B. Fokus Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui peraturan penggunaan terminal regional dangerakko dengan adanya terminal bayangan dan kontribusi retribusi terminal angkutan darat terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Palopo.

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini yaitu di Dinas Perhubungan dan Badan Pendapatan Daerah Kota Plopo, Provinsi Sulawesi Selatan tahun 2022.

D. Definisi Istilah

Untuk lebih mempermudah penulis dan pembaca dalam memahami dan menggambarkan judul, maka penulis memberikan pendefinisian yang menjadi istilah dan kata-kata yang dianggap penting dari judul penelitian ini.

1. Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan pendapatan daerah yang bersumber dari hasil pajak daerah, hasil retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain pendapatan asli daerah yang

⁴⁸Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta.2006, 75

⁴⁹Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta.2006, 75

sah, yang bertujuan untuk memberikan kelulusan pada daerah dalam menggali pendanaan dalam pelaksanaan otonomi daerah sebagai perwujudan asas desentralisasi.⁵⁰

2. Terminal

Morlok mendefinisikan bahwa terminal merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem yang merupakan komponen yang sangat penting dalam sistem transportasi.⁵¹

3. Terminal Bayangan

Terminal bayangan adalah kegiatan ilegal yang dilakukan oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab yang bisa terlihat dari kesemena-mena oknum tersebut seperti dalam mengalokasikan lahan terminal bayang yang tidak pada tempatnya, pungutan yang tidak tahu kemana arah hasil dari pungutan tersebut. Selain itu masih banyak penumpang yang naik dan turun melalui terminal bayangan karena akses yang mudah dan dekat dengan kota meskipun sistem pemberhentian terminal bayangan tersebut menimbulkan sisi negatif bagi pengguna yang lain.⁵²

⁵⁰ Rudy Badrudin, *Ekonomi Otonomi Daerah, Upp Stim Ykpn Yogyakarta*, 2011, 99

⁵¹ Morlok, Edward K, "Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi", University Of Pennsylvania, 2015

⁵² Nugraha, Bramantya Adi. "Studi Tentang Keberadaan "Terminal Bayangan" Sukun Banyumanik Kota Semarang." *Journal Of Politic And Government Studies* 7.2 (2018): 201-210

4. Retribusi Terminal

Retribusi terminal merupakan pungutan tas pemakaian tempat pelayanan parkir untuk kendaraan penumpang dan bis umum, tempat kegiatan usaha dan fasilitas lainnya di lingkungan terminal yang dimiliki dan dikelola daerah.⁵³

E. *Populasi dan Sampel*

Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah pendapatan asli daerah dan retribusi terminal Kota Palopo. Adapun sampel dalam penelitian ini jumlah pendapatan asli daerah dan retribusi terminal Kota Palopo tahun 2017-2021

F. *Sumber Data*

Yang dimaksud sumber data dalam penelitian ini adalah subjek dari mana data diperoleh.⁵⁴ Sedangkan menurut Lofland, yang dikutip oleh Maleong, sumber data utama dalam penelitian kualitatif ialah kata-kata atau tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain.⁵⁵

Adapun sumber data terdiri atas dua macam :

1. Sumber Data Primer

Sumber data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data.⁵⁶ Dalam penelitian ini, sumber data primer yang diperoleh oleh penelitian adalah utama, asli, atau secara langsung dari sumbernya. Sebagai sumber data primer dalam penelitian ini interview langsung dengan responden atau narasumber mengenai peraturan penggunaan

⁵³Putra, Windhu. *Tata Kelola Ekonomi Keuangan Daerah*. PT Rajagrafindo Persada. Depok. 2018

⁵⁴ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek, Edisi Revisi Vi*, (Jakarta: Pt Rineka Cipta, 2018),107.

⁵⁵ Lexy J Maleong, *Metodelogi Penulisan Kualitatif*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2018),157.

⁵⁶ Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Alfabeta, 2017),400.

terminal regional dangerakko dengan adanya terminal bayangan dan kontribusi retribusi terminal angkutan darat terhadap pendapatan asli daerah kota Palopo. Wawancara atau interview dilakukan dengan cara memberikan pertanyaan kepada informan yaitu dinas perhubungan, badan pendapatan daerah, supir dan penumpang terminal.

2. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder adalah sumber tidak langsung yang memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau dokumen. Sumber data sekunder diperoleh dari studi kepustakaan dengan cara mengkaji sebagian literatur dari hasil penelitian terkait dengan penelitian ini.⁵⁷

G. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan pedoman yang digunakan selama pelaksanaan penelitian. Dalam penelitian dengan pendekatan kualitatif, instrumen penelitian merupakan peneliti itu sendiri atau dikenal sebagai *human instrument*. Konsep *human instrument* dipahami sebagai alat yang dapat mengungkapkan fakta-fakta lapangan dan tidak ada alat yang paling elastis dan tepat untuk mengungkapkan data kualitatif kecuali peneliti itu sendiri. Penelitian menjadi *human instrument* yang berfungsi untuk menetapkan fokus penelitian, memiliki informan, melakukan pengumpulan data, menilai kualitas data, analisis data menafsirkan data yang membuat kesimpulan.⁵⁸

⁵⁷Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Alfabeta, 2017),400

⁵⁸Sugiyono, *Metode Penelitian* (Bandung: Alfabeta, 2015), 317.

H. Teknik Pengumpulann Data

Teknik pengumpulan data merupakan prosedur yang dilakukan oleh peneliti dalam mendapatkan sebuah informasi mengenai data-data yang diperoleh sesuai dengan lingkup penelitian.⁵⁹ Dalam mengumpulkan data-data, peneliti menggunakan teknik *Field Research* yaitu data yang diambil dari lapangan dengan menggunakan teknik:⁶⁰

1. Observasi

Observasi yaitu teknik dalam pegumpulan data yang mengharuskan peneliti terjun langsung ke lokasi penelitian untuk melakukan pengamatan langsung terhadap objek yang akan diteliti.

Pengamatan atau observasi adalah aktivitas terhadap suatu proses atau objek dengan maksud merasakan dan kemudian memahami pengetahuan dari sebuah fenomena berdasarkan pengetahuan dan gagasan yang sudah diketahui sebelumnya, untuk mendapatkan informasi-informasi yang dibutuhkan untuk melanjutkan suatu penelitian.

Observasi atau pengamatan merupakan aktivitas pencatatan kejadian yang dilakukan secara sistematis dan terencana. Pengamatan ini dapat dilakukan secara partisipatif (terlibat) maupun non partisipatif (tidak terlibat). Metode yang digunakan peneliti adalah pengamatan partisipatif. Pengamatan partisipatif merupakan jenis pengamatan yang melibatkan peneliti dalam kegiatan yang menjadi sasaran penelitian, tanpa mengakibatkan perubahan

⁵⁹ Ridwan, *Belajar Mudah Penelitian* (Bandung: Alfabeta, 2011),69

⁶⁰ Ridwan, *Belajar Mudah Penelitian* (Bandung: Alfabeta, 2011),69

pada kegiatan atau aktivitas yang bersangkutan dan tentu saja dalam hal ini peneliti tidak menutupi dirinya selaku peneliti.⁶¹

2. Wawancara

Wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu.⁶² Pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis-garis besar permasalahan yang akan ditanyakan. Menurut Burhan Bungin wawancara mendalam adalah suatu cara mengumpulkan data atau informasi dengan cara langsung bertatap muka dengan informan, dengan maksud mendapatkan gambaran lengkap tentang topik yang diteliti.⁶³

3. Dokumentasi

Dalam penelitian ini. Peneliti menggunakan dokumentasi berupa foto, rekaman dan laporan-laporan dari pihak resmi terkait. Dokumentasi yaitu pengumpulan data dengan menggunakan dokumen resmi melalui bahan-bahan tertulis yang diterbitkan oleh lembaga-lembaga yang menjadi objek penelitian, baik berupa prosedur, peraturan-peraturan, gambar, laporan hasil pekerjaan serta berupa foto ataupun dokumen elektronik (rekaman).⁶⁴

I. *Pemeriksa Keabsahan Data*

Data yaitu fakta-fakta yang akan dijadikan bahan untuk mendukung penelitian. Data penelitian dapat diperoleh dari berbagai sumber, misalkan dari

⁶¹Ridwan, *Belajar Mudah Penelitian* (Bandung: Alfabeta, 2011),69

⁶²Sugiyono, *Metode Penelitian* (Bandung: Alfabeta, 2015),317.

⁶³Deddy Mulyana, *Metodologi Penelitian Kualitatif*. (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2017) 195.

⁶⁴Deddy Mulyana, *Metodologi Penelitian Kualitatif*. (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2017) 195.

wawancara, observasi dan tindakan aktivitas lainnya. Selain itu, data dapat diperoleh dari literature atau dokumen data terkait. Dalam penelitian, kesalahan tidak bisa dihindari. Keabsahan data dilakukan untuk membuktikan apakah penelitian yang dilakukan benar-benar merupakan penelitian ilmiah sekaligus untuk menguji data yang diperoleh. Uji keabsahan data dalam penelitian kualitatif meliputi uji, *credibility*, *transferability*, *dependability*, dan *confirmability*.⁶⁵ Penulis menggunakan teknik validasi data untuk memverifikasi bahwa data yang diambil oleh penulis bebas dari kesalahan.

Agar data dalam penelitian kualitatif dapat dipertanggungjawabkan sebagai penelitian ilmiah perlu dilakukan uji keabsahan data. Adapun uji keabsahan data yang dapat dilaksanakan.

1. *Credibility*

Uji Kredibilitas (*credibility*) merupakan uji kepercayaan terhadap data hasil penelitian kualitatif. Moleong menyatakan bahwa uji kredibilitas ini memiliki dua fungsi, yaitu fungsi pertama untuk melaksanakan pemeriksaan sedemikian rupa tingkat kepercayaan penemuan kita dapat dicapai, dan fungsi yang kedua untuk mempertunjukkan derajat kepercayaan hasil-hasil penemuan kita dengan jalan pembuktian terhadap kenyataan ganda yang sedang diteliti.⁶⁶

⁶⁵Sugiyono.*Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: Elfabeta.2007.270

⁶⁶Moleong, Lexy J.*Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.2007.320

2. *Transferability*

Transferability merupakan validitas eksternal dalam penelitian kualitatif. Validitas eksternal menunjukkan derajat ketepatan atau dapat diterapkannya hasil penelitian ke populasi di mana sampel tersebut diambil.⁶⁷

Pertanyaan yang berkaitan dengan nilai transfer sampai saat ini masih dapat diterapkan/dipakai dalam situasi lain. Bagi peneliti nilai transfer sangat bergantung pada si pemakai, sehingga ketika penelitian dapat digunakan dalam konteks yang berbeda di situasi sosial yang berbeda validitas nilai transfer masih dapat dipertanggungjawabkan.

3. *Dependability*

Reliabilitas atau penelitian yang dapat dipercaya, dengan kata lain beberapa percobaan yang dilakukan selalu mendapatkan hasil yang sama. Penelitian yang *dependability* atau reliabilitas adalah penelitian apabila penelitian yang dilakukan oleh orang lain dengan proses penelitian yang sama akan memperoleh hasil yang sama pula.

Pengujian *dependability* dilakukan dengan cara melakukan audit terhadap keseluruhan proses penelitian. Dengan cara auditor yang independen atau pembimbing yang independen mengaudit keseluruhan aktivitas yang dilakukan oleh peneliti dalam melakukan penelitian. Misalnya bisa dimulai ketika bagaimana peneliti mulai menentukan masalah, terjun ke lapangan,

⁶⁷Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: Elfabeta. 2007. 276

memilih sumber data, melaksanakan analisis data, melakukan uji keabsahan data, sampai pada pembuatan laporan hasil pengamatan.⁶⁸

4. *Confirmability*

Objektivitas pengujian kualitatif disebut juga dengan uji confirmability penelitian. Penelitian bisa dikatakan objektif apabila hasil penelitian telah disepakati oleh lebih banyak orang. Penelitian kualitatif uji confirmability berarti menguji hasil penelitian yang dikaitkan dengan proses yang telah dilakukan. Apabila hasil penelitian merupakan fungsi dari proses penelitian yang dilakukan, maka penelitian tersebut telah memenuhi standar confirmability.

Validitas atau keabsahan data adalah data yang tidak berbeda antara data yang diperoleh oleh peneliti dengan data yang terjadi sesungguhnya pada objek penelitian sehingga keabsahan data yang telah disajikan dapat dipertanggungjawabkan.⁶⁹

J. *Teknik Analisis Data*

Pengumpulan data selanjutnya terdiri dari Analisis data yang dilakukan sesuai dengan metode penelitian yang digunakan untuk menganalisis dua jenis data yaitu data kuantitatif dan data kualitatif.

1. Data kuantitatif

Dalam penelitian ini teknik analisis data yang digunakan adalah: Analisis kontribusi (angka pembandingan), analisis ini digunakan untuk mengetahui

⁶⁸Sugiyono.*Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: Elfabeta.2007.276

⁶⁹Sugiyono.*Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: Elfabeta.2007.276

seberapa besar kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah di Kota Palopo dengan rumus:

$$P_n = \frac{QX_n}{QY_n} \times 100\%$$

Dalam matematika sendiri simbol rumus di atas ialah:

P : didefinisikan secara logis ekuivalen (ukuran) terhadap Q.

Q : berarti bilangan rasional (bilangan yang dinyatakan sebagai perbandingan antara 2 variabel)

n : berarti banyaknya data atau juga dapat diartikan sebagai periode tertentu

X dan Y : berarti variabel

Dimana jika dikaitkan dengan masalah yang diteliti yaitu mengenai kontribusi retribusi terminal terhadap PAD, keterangan rumus ialah sebagai berikut:

P_n : Kontribusi penerimaan retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah

QX : Total penerimaan retribusi terminal

QY : Total penerimaan pendapatan asli daerah

n : Tahun

Alasan penggunaan formulasi di atas ialah dengan memakai analisis kontribusi, maka akan mengetahui seberapa besar kontribusi retribusi terminal terhadap Pendapatan Asli Daerah dengan membandingkan hasil analisis tersebut dan sesuai data yang ada yaitu selama lima tahun, akan diperoleh hasil analisis yang bervariasi yang menunjukkan kenaikan dan atau

penurunan, kontribusi juga dapat diketahui pula kontribusi yang terbesar dan kontribusi yang terkecil. Kenaikan kontribusi Retribusi Terminal terhadap Pendapatan Asli Daerah akan mampu mendorong peningkatan PAD dan bila sebaliknya maka juga akan menurunkan PAD. Sehingga bisa dibuktikan bahwa peranan Retribusi Terminal dalam meningkatkan PAD akan sesuai dengan kontribusinya, maka dengan begitu perlu dilakukan peningkatan usaha-usaha untuk meningkatkan PAD melalui Retribusi Terminal.

2. Data Kualitatif

Teknik analisis data adalah proses mencari dan menyusun data yang di kumpulkan sehingga data tersebut dapat ditemukan kesimpulan dan dijadikan sebagai bahan informasi yang dapat dipahami diri sendiri maupun orang lain. Menurut Miles dan Huberman menyatakan bahwa aktifitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh, aktivitas tersebut berupa reduksi data, penyajian data dan kesimpulan.⁷⁰

1. Reduksi Data

Reduksi data merupakan memilih dan memfokuskan yang penting dan merangkum data yang pokok. Didalam reduksi data, laporan-laporan lapangan dirangkum, dipilih hal-hal yang pokok, difokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema atau polanya. Jadi laporan lapangan sebagai bahan

⁷⁰Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan*, (Bandung: Alfabeta, 2017), 131

baku mentah disingkatkan, direduksi, disusun lebih sistematis, sehingga lebih mudah dikendalikan.⁷¹

2. Penyajian Data

Menurut Miles Huberman menyatakan bahwa yang sering digunakan dalam menyajikan data pada penelitian kualitatif yaitu dengan teks yang bersifat naratif. Agar peneliti tidak tenggelam oleh kumpulan data oleh karena itu agar dapat melihat gambaran keseluruhan atau bagian-bagian tertentu dalam penelitian itu, harus di usahakan membuat alat ukur seperti pedoman observasi, pedoman wawancara dan pedoman dokumentasi.⁷² Yaitu mengolah data setengah jadi menjadi dari proses reduksi data kemudian memasukkannya ke dalam suatu matriks kategorisasi tema. Sehingga akan mempermudah untuk diberikan kode tema yang jelas dan sederhana.⁷³

3. Kesimpulan dan Verifikasi

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif itu awalnya masih sangat kabur, diragukan akan tetapi dengan bertambahnya data maka kesimpulan itu akan lebih lengkap jadi kesimpulan senantiasa harus diverifikasi selama penelitian berlangsung hingga akhirnya tercapai kesimpulan akhir.

Dari tahapan analisis tersebut, peneliti akan menggunakan teknik analisa data menurut Miles dan Huberman tersebut untuk mereduksi data, menampilkan atau memaparkan data, kemudian akan disimpulkan dengan

⁷¹Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan*, (Bandung: Alfabeta, 2017), 132.

⁷²Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan*, (Bandung: Alfabeta, 2017), 137.

⁷³Herdiansyah, Haris, *Metodologi Kualitatif: Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. (Jakarta: Salemba Humanika, 2012)157-178.

uraian seperti metode di atas. Hal-hal yang akan diperlukan adalah terkait dengan data-data yang sesuai dengan judul peneliti.⁷⁴



⁷⁴ Herdiansyah, Haris, *Metodologi Kualitatif: Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. (Jakarta: Salemba Humanika, 2012), 157-178.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

a. Gambaran Umum Badan Pendapatan Daerah (BAPENDA) Kota Palopo

Sebelum terbentuknya Bapenda di Kota Palopo, adanya Dispenda Kota Palopo untuk meningkatkan pendapatan daerah. Seiring berjalannya waktu, Dispenda Kota Palopo mengalami perubahan nama menjadi Dinas Pengelolaan Keuangan Daerah Kota Palopo dan adanya peraturan daerah kota palopo No. 8 Tahun 2016 tentang susunan organisasi perangkat daerah kota palopo. Terbentuknya badan pendapatan asli daerah (Bapenda) kota palopo ditahun 2017 untuk meningkatkan pendapatan daerah, sebelumnya dinas pengelola keuangan daerah kota palopo yang mengelola pendapatan daerah.⁷⁵

b. Visi dan Misi Badan Pendapatan Daerah Kota Palopo

- 1) Visi. Terwujudnya system pengelolaan pendapatan asli daerah yang efektif, efisien, transparan dan akuntabel dalam mendukung kota palopo sebagai kota jasa.⁷⁶
- 2) Misi
 - a) Meningkatkan penerimaan Pendapatan Asli Daerah.

⁷⁵Bapenda.Palopokota.go.id

⁷⁶Bapenda.Palopokota.go.id

- b) Meningkatkan profesionalisme Sumber Daya Manusia (SDM) aparat pelaksana pengelolaan pendapatan daerah.
- c) Meningkatkan kualitas pelayanan dan Pengelolaan Pendapatan Asli Daerah.
- d) Meningkatkan kesadaran masyarakat sebagai Wajib Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
- e) Meningkatkan koordinasi, Pengendalian, dan Pengawasan.⁷⁷

c. **Tugas Pokok dan Fungsi**

1) Tugas pokok

Membantu walikota dalam melaksanakan kewenangan desentralisasi dibidang pendapatan daerah serta melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh walikota.⁷⁸

2) Fungsi

- a) Perumusan kebijakan teknis sesuai kebijaksanaan yang ditetapkan oleh walikota.
- b) Pelaksanaan kebijakan pelayanan umum lintas opd/instansi/unit kerja dibidang pendapatan daerah.
- c) Perumusan dan pembinaan kebijakan teknis di bidang pemungutan pendapatan daerah.
- d) Melakukan koordinasi dan konsultasi dengan pihak terkait mengenai pendapatan daerah.
- e) Penelaah peraturan perundang-undangan di bidang pendapatan daerah.

⁷⁷Bapenda.Palopokota.go.id

⁷⁸Bapenda.Palopokota.go.id

- f) Pembinaan, pengawasan, pengendalian, dan pengembangan UPTB.

2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Palopo

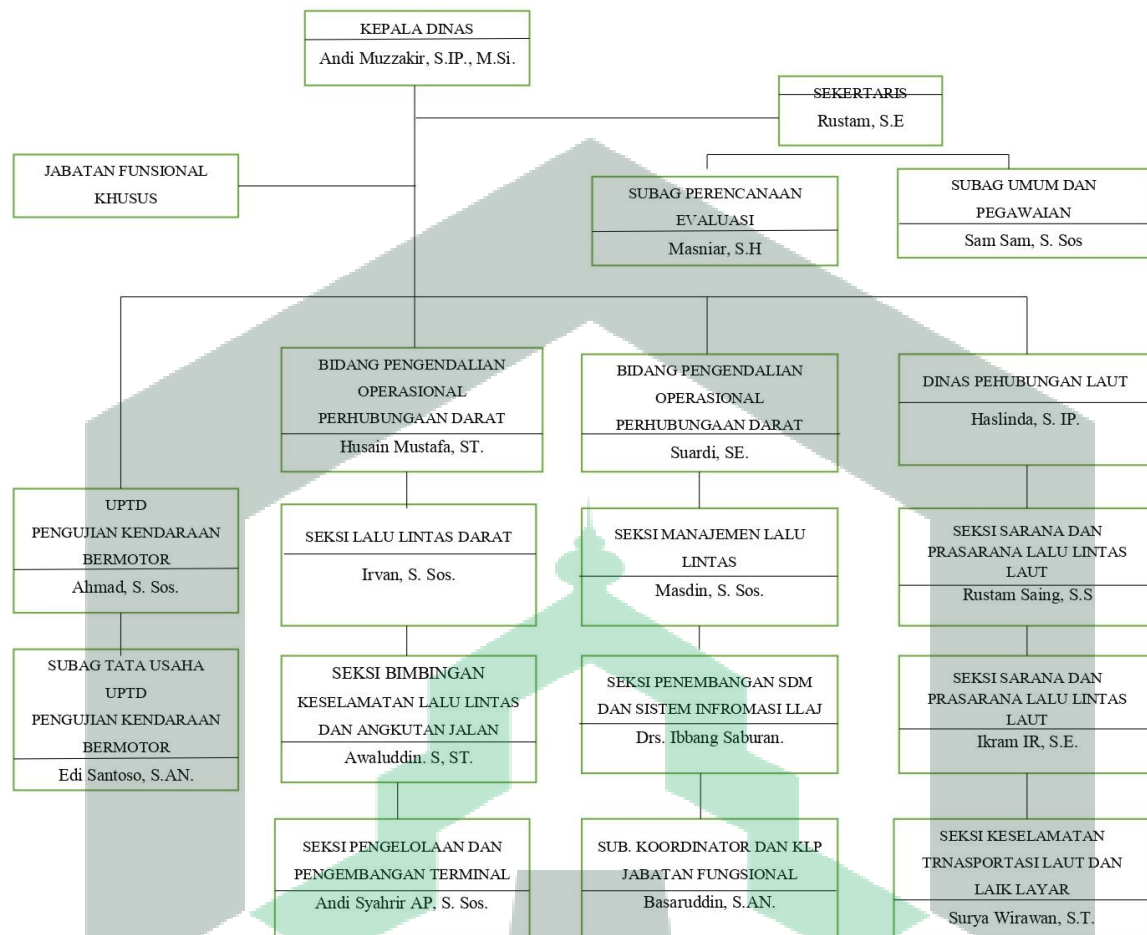
Dinas Perhubungan merupakan Dinas Daerah yang menyelenggarakan sebagian urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan. Dalam Surat Keputusan Walikota Palopo Nomor 4 tahun 2003 Tentang Pembentukan Susunan Organisasi dan tata kerja Dinas Perhubungan disebutkan tugas pokok Dinas Perhubungan adalah untuk melaksanakan sebagian urusan Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan berdasarkan asas otonomi dan pembantuan.

a. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Palopo

- 1) Tugas pokok : Dinas perhubungan dan transportasi mempunyai tugas melaksanakan urusan perhubungan dan transportasi.
- 2) Fungsi
 - a) Penyusunan rencana strategis dan rencana kerja Dinas Perhubungan dan Transportasi
 - b) Pelaksanaan rencana strategis dan dokumen pelaksana anggaran Dinas Perhubungan dan Transportasi.
 - c) Penyusunan kebijakan, pedoman dan standar teknis pelaksanaan urusan perhubungan dan transportasi.
 - d) Pembangunan, pengembangan, pembinaan, pemantauan, pengendalian dan evaluasi sistem perhubungan dan transportasi.
 - e) Penyelenggaraan perhubungan darat, perairan, dan laut

- f) Pembangunan, pengembangan, pembinaan, pemantauan, pengendalian dan evaluasi usaha dan kegiatan perhubungan serta transportasi.
- g) Penetapan lokasi, pengelolaan dan pembinaan usaha perparkiran.
- h) Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor angkutan umum dan barang, dan pemeriksaan mutu karoseri kendaraan bermotor.
- i) Penghitungan, dan pengawasan evaluasi tarif angkutan jalan, perairan, dan laut
- j) Penataan, penetapan, dan pengawasan jaringan trayek angkutan jalan.
- k) Pengembangan, pembinaan, pemantauan, pengendalian dan evaluasi trayek dan volume kendaraan angkutan jalan dalam rangka kelancaran arus barang dan jasa serta pertumbuhan ekonomi.
- l) Pemungutan, penatausahaan, penyeteroran, pelaporan, dan pertanggungjawaban penerimaan retribusi di bidang perhubungan darat, perairan, laut dan udara.
- m) Pengawasan dan pengendalian isin di bidang perhubungan dan transportasi.
- n) Penyediaan, penatausahaan, penggunaan, pemeliharaan dan perawatan prasarana dan sarana di bidang perhubungan serta transportasi.
- o) Pemberian dukungan teknis kepada masyarakat dan perangkat daerah di bidang perhubungan dan transportasi.
- p) Penegakan peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan dan transportasi.

b. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan



Gambar 4.1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Palopo

3. Fasilitas Terminal Dangerakko

Fasilitas terminal terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang sebagai berikut:

a. Fasilitas Utama

- 1) Jalur pemberangkatan kendaraan umum
- 2) Jalur kedatangan kendaraan umum

- 3) Tempat parkir kendaraan umum, termasuk didalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum
 - 4) Bangunan kantor terminal
 - 5) Ruang tunggu penumpang
 - 6) Menara pengawas dan/ CCTV
 - 7) Loket penjualan karcis
 - 8) Rambu-rambu dan papan informasi
 - 9) Pelataran parkir kendaraan pengantar dan/ taksi
 - 10) Fasilitas untuk penyandang cacat, manusia lanjut usia, anak – anak, wanita hamil dan orang sakit
 - 11) Pos keamanan
 - 12) Ruang terbuka hijau
 - 13) Mushollah
- b. **Fasilitas Penunjang**
- 1) Kamar kecil/toilet
 - 2) Kios/kantin
 - 3) Ruang pengobatan
 - 4) Ruang peristirahatan Pengemudi
 - 5) Ruang informasi dan pengaduan
 - 6) Ruang akses telpon
 - 7) Alat pemadam kebakaran
 - 8) Tempat penitipan barang
 - 9) Tempat perawatan dan perbaikan ringan

- 10) Pencucian kendaraan
- 11) Sarana dan prasarana kebersihan.

4. Kontribusi Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Palopo

Berdasarkan tabel di bawah, kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah mengalami penurunan dan peningkatan (fluktasi). Namun, pada tahun 2017 ke 2019 mengalami peningkatan, dan mengalami penurunan pada tahun 2020 dan kembali meningkat di tahun 2021.

Tabel 4.1 Jumlah PAD Kota Palopo 2017-2021

Tahun	Jumlah PAD
2017	167.307.131.609,15
2018	139.276.661.859,07
2019	165.664.355.000,00
2020	177.205.052.000,00
2021	167.917.529.330,00

Tabel 4.2 Jumlah Retribusi Terminal Kota Palopo 2017-2021

Tahun	Target	Realisasi
2017	Rp220.000.000,00	Rp283.378.000,00
2018	Rp325.000.000,00	Rp325.103.000,00
2019	Rp355.000.000,00	Rp352.471.000,00
2020	Rp165.629.000,00	Rp180.144.000,00
2021	Rp355.000.000,00	Rp269.329.000,00

Dalam penelitian ini teknik analisis data yang digunakan adalah Analisis kontribusi (angka pembanding), analisis ini digunakan untuk mengetahui seberapa besar kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah di Kota Palopo dengan rumus:⁷⁹

⁷⁹Dasril, Munir dkk. Kebijakan dan Manajemen Keuangan daerah. Yogyakarta: YPAPI.2004

$$P_n = \frac{QX_n}{QY_n} \times 100\%$$

Dalam matematika sendiri simbol rumus di atas ialah:

P : didefinisikan secara logis ekuivalen (ukuran) terhadap Q.

Q : berarti bilangan rasional (bilangan yang dinyatakan sebagai perbandingan antara 2 variabel)

n : berarti banyaknya data atau juga dapat diartikan sebagai periode tertentu

X dan Y : berarti variabel

Dimana jika dikaitkan dengan masalah yang diteliti yaitu mengenai kontribusi retribusi terminal terhadap PAD, keterangan rumus ialah sebagai berikut:

P_n : Kontribusi penerimaan retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah

QX : Total penerimaan retribusi terminal

QY : Total penerimaan pendapatan asli daerah

n : Tahun

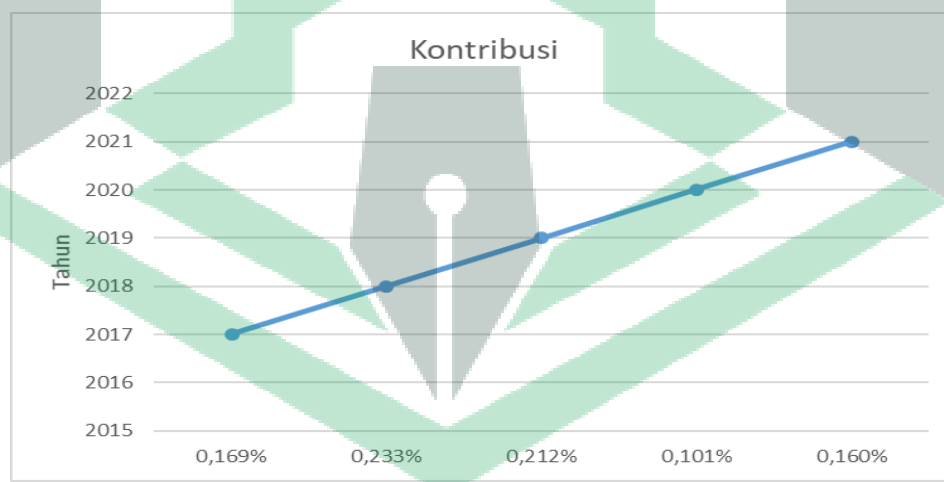
Dengan memakai analisis kontribusi, maka akan mengetahui seberapa besar kontribusi retribusi terminal terhadap Pendapatan Asli Daerah dengan membandingkan hasil analisis tersebut dan sesuai data yang ada yaitu selama lima tahun, akan diperoleh hasil analisis yang bervariasi yang menunjukkan kenaikan dan atau penurunan, kontribusi juga dapat diketahui pula kontribusi yang terbesar dan kontribusi yang terkecil. Kenaikan kontribusi Retribusi Terminal terhadap Pendapatan Asli Daerah akan mampu mendorong

peningkatan PAD dan bila sebaliknya maka juga akan menurunkan PAD. Sehingga bisa dibuktikan bahwa peranan Retribusi Terminal dalam meningkatkan PAD akan sesuai dengan kontribusinya, maka dengan begitu perlu dilakukan peningkatan usaha-usaha untuk meningkatkan PAD melalui Retribusi Terminal.

Tabel 4.3 Kontribusi Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Palopo

Tahun	\sum RT	\sum PAD	K
2017	283.378.000,00	167.307.131.609,15	0,169%
2018	325.103.000,00	139.276.661.859,07	0,233%
2019	352.471.000,00	165.664.355.000,00	0,212%
2020	180.144.000,00	177.205.052.000,00	0,101%
2021	269.329.000,00	167.917.529.330,00	0,160%
Rata-rata	282.085.000,00	129.924.223.559,00	0,175%

Sumber: Data Diolah 2023



Gambar 4.2 Grafik Kontribusi Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Palopo

Berdasarkan tabel dan grafik di atas dapat dilihat bahwa kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah Kota Palopo dari tahun

2017-2021 mengalami fluktuasi dimana paling tinggi di tahun 2018 dan 2019 yaitu sebesar 0,233% dan 0,212%. Sehingga rata-rata kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah Kota Palopo dari tahun 2017-2021 sebesar 0,175%. Ini termasuk kontribusi yang sangat kecil dibandingkan dengan kontribusi sektor perikanan dan kelautan dari tahun 2013-2020 sebesar 0,3%.⁸⁰

Hal ini memperkuat hasil wawancara dari Dinas Perhubungan (Bapak Nirwan, S.An) dan Badan Pendapatan Daerah (Ibu Yunita, S.E., M.Si) menyatakan bahwa “penumpang yang masuk kedalam terminal dan menggunakan angkutan umum tidak dihitung sebagai retribusi terminal karena di kota Palopo sendiri belum diberlakukan retribusi terminal terhadap penumpang. Kecuali di kota-kota besar seperti Makassar yang memang sudah berlaku. Berdasarkan informasi wawancara dari dinas perhubungan kota Palopo hal ini dikarenakan terminal dangerakko kota Palopo masih termasuk terminal type C (kota), berbeda dengan kota Makassar yang termasuk kedalam terminal type B (provinsi).

5. Penerapan Peraturan Penggunaan Terminal Regional Dangerakko dengan Adanya Terminal Bayangan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 ini ditetapkan dengan pertimbangan: bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 68 yang berbunyi :

⁸⁰Utari. Kontribusi Pendapatan Sektor Perikanan Dan Kelautan Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Palopo. Diss.Institut Agama Islam Negeri Kota Palopo, 2022.

- a. Dalam penyelenggaraan Terminal sesuai tipe dan kelasnya wajib menerapkan sistem informasi manajemen Terminal.
- b. Sistem informasi manajemen Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukan sebagai piranti pengendalian dan pemberian informasi kepada angkutan dan pengguna jasa yang ada di Terminal.
- c. Sistem informasi manajemen Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib diintegrasikan dengan pusat data Direktorat Jenderal, unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor, provinsi, dinas perhubungan Terminal Penumpang lainnya Jenderal.
- d. Pemantauan kegiatan Terminal yang diintegrasikan pada pusat data sebagaimana dimaksud ayat (3) dilakukan secara online dan realtime.
- e. Data dan informasi realisasi dan kinerja pelayanan angkutan Penumpang dipergunakan untuk penelitian dalam rangka pengembangan kebijakan angkutan Penumpang melalui jalan.
- f. Sistem informasi manajemen Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus diperbarui paling sedikit setiap 5 (lima) tahun sekali oleh penyelenggara Terminal.
- g. Pedoman teknis sistem informasi manajemen Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Direktur Jenderal.

Dan Pasal 88 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara, persyaratan teknis, dan sumber daya manusia penyelenggaraan Terminal penumpang diatur dengan Peraturan Menteri, serta Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang

Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tertuang dalam Pasal 42 ayat (5) yang berisi Ketentuan lebih lanjut mengenai pemeliharaan fasilitas Terminal diatur dengan Peraturan Menteri. Dimana penggunaan terminal regional dangerakko Kota Palopo telah menerapkan peraturan penggunaan terminal regional sesuai dengan undang-undang dan peraturan yang berdasarkan pada peraturan daerah Kota Palopo Tahun 2017 tentang pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan yang di dalamnya mencakup pelaksanaan dan ketentuan terminal termasuk di dalamnya fasilitas dan sarana terminal.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 menyebutkan bahwa terminal merupakan pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Bertumbuhnya terminal-terminal yang mengganggu aktivitas di jalan raya seperti terminal bayangan banyak disebabkan oleh fasilitas terminal sendiri dan kemudahan akses naik atau turun penumpang. Terminal bayangan adalah kegiatan illegal yang dilakukan oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab yang bisa terlihat dari keseman-mena oknum tersebut seperti dalam mengalokasikan lahan terminal bayang yang tidak pada tempatnya, pungutan yang tidak tahu kemana arah hasil dari pungutan tersebut. Selain itu masih banyak penumpang yang naik dan turun melalui terminal bayangan sukun karena akses yang mudah dan dekat dengan kota meskipun sistem

pemberhentian terminal bayangan tersebut menimbulkan sisi negatif bagi pengguna yang lain.

Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dengan bapak Gunawan. R, S.An yang menyatakan bahwa :

“Terminal bayangan ini harusnya ditiadakan karena mempengaruhi terminal dangerakko dan pemasukan dari retribusi terminal. Adanya terminal bayangan menyebabkan semua penumpang seharusnya berada di terminal dangerakko akhirnya menunggu mobil diluar terminal regional.”⁸¹

Hal tersebut dibenarkan dengan pemaparan bapak Nur Alam, S.H yang menjelaskan :

“keberadaan terminal bayangan memang merupakan kegiatan yang merugikan pemerintah dan masyarakat sekitar.”⁸²

Berdasarkan hasil wawancara di atas diketahui bahwa terminal bayangan benar-benar mempengaruhi terminal regional dari segi retribusi terminal dan penggunaan terminal dalam hal angkutan.

Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dengan bapak Nirwan, S.An, bahwa :

“keberadaan terminal bayangan menurunkan aktivitas yang ada di terminal regional, imbasnya membuat terminal menjadi sepi. Selain itu merugikan pemerintah karena memberikan pengaruh terhadap PAD, sekalipun retribusi tidak dikenakan terhadap penumpang tetapi hal ini tetap memberikan pengaruh terhadap angkutan umum untuk menunggu penumpang di terminal. Disisilain membuat kebingungan di masyarakat karena adanya titik tunggu lain diluar titik tunggu utama terminl regional bagi penumpang kendaraan.”⁸³

⁸¹Gunawan. R, S.An (Dinas Perhubungan Kota Palopo). Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

⁸²Nur Alam, S.H (BAPENDA). Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

⁸³Nirwan, S.An (Dinas Perhubungan Kota Palopo). Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

Salah satu sumber PAD Kota Palopo yaitu Retribusi Daerah yang memiliki kontribusi dalam membiayai pemerintahan dan pembangunan daerah karena Retribusi Daerah bermanfaat untuk meningkatkan penerimaan PAD dan juga mendorong laju pertumbuhan ekonomi daerah.⁸⁴

Terminal Dangerakko diandalkan menjadi terminal yang terintegrasi dan memberikan kenyamanan serta keamanan bagi pengguna transportasi umum. Retribusi yang dikeluarkan oleh terminal dangerakko ini dapat berpengaruh terhadap pendapatan asli daerah.

Namun dengan adanya terminal bayangan yang digunakan diluar terminal dangerakko menimbulkan tanda tanya, adanya terminal bayangan ini mampu mempengaruhi kontribusi yang diberikan retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah kota Palopo.

Hal ini sejalan dengan hasil wawancara dengan ibu Yunita, S.E., M.Si, bahwa:

“retribusi terminal memberikan kontribusi terhadap PAD kota Palopo, bahkan dapat dikatakan dapat memberikan kontribusi besar karena retribusi terminal masuk kedalam retribusi daerah. Meningkatnya retribusi daerah akan berdampak pada meningkatnya PAD yang dapat memberikan bantuan dalam pembiayaan pembangunan di kota Palopo.”⁸⁵

Hal ini dibenarkan dengan hasil wawancara bapak Nur Alam,S.H, bahwa:

“retribusi terminal memberikan pengaruh terhadap PAD, utamanya dalam membiayai pelaksanaan pembangunan di kota Palopo. Dengan adanya terminal bayangan akan membuat terminal dangerakko menjadi sepi yang secara tidak

⁸⁴ Andriyanti, Dyah, And Rachmat Mudiyo. "Dampak Terminal Mangkang Kota Semarang Dan Permasalahan Di Kawasan Sekitarnya Studi Kasus: Terminal Mangkang Semarang." *Jurnal Planologi* 14.1 (2019): 1-15.

⁸⁵Yunita, S.E., M.Si (BAPENDA). Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

langsung mempengaruhi retribusi ruko, kios, MCK dan tempat khusus parkir roda dua yang secara tidak langsung memberikan pengaruh terhadap PAD.”⁸⁶

Salah satu dari retribusi daerah yang memberikan sumbangan kepada PAD adalah Retribusi Terminal yaitu terminal Dangerakko. Meskipun bukan sumber penerimaan PAD yang utama, namun di Kota Palopo sendiri retribusi terminal jika dioptimalkan akan memberikan kontribusi yang besar terhadap PAD pada umumnya dan khususnya retribusi daerah itu sendiri. dengan adanya terminal bayangan, ini dapat memberikan pengaruh terhadap PAD itu sendiri secara tidak langsung.

Hal ini dibenarkan dengan hasil wawancara dengan bapak Gunawan. R, S.An, bahwa :

“keberadaan terminal bayangan memberikan pengaruh seperti menurunnya pemasukan terminal, terminal menjadi sepi dan juga kios di sekitar terminal menjadi sepi dan meningkatnya kemacetan di jalan yang menjadi terminal bayangan.”⁸⁷

Hal ini dibenarkan oleh ibu Yunita, S.E., M.Si, yang memaparkan bahwa :

“seperti yang diketahui bahwa yang memberikan kontribusi terhadap PAD itu ialah terminal dangerakko, bukan terminal bayangan. Jadi apabila terminal bayangan lebih banyak penggunaannya dibanding terminal regional ini benar-benar akan berdampak terhadap PAD karena terminal bayangan tidak memberikan kontribusi seperti terminal regional. Selain itu penggunaan terminal bayangan memberikan dampak negatif lain seperti kemacetan jalan dan dampak raan kecelakaan di jalan yang menjadi terminal bayangan.”⁸⁸

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa retribusi terminal memberikan pengaruh terhadap PAD. Dengan adanya terminal

⁸⁶Nur Alam, S.H (BAPENDA). Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

⁸⁷Gunawan. R, S.An (Dinas Perhubungan Kota Palopo). Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

⁸⁸Yunita, S.E., M.Si. (BAPENDA). Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

bayangan dapat memberikan pengaruh kontribusi retribusi terminal terhadap PAD menjadi menurun karena penggunaan terminal bayangan tidak dikenakan retribusi.

Banyaknya penumpang yang tidak mengikuti aturan naik dan mencari mobil penumpang / bus di Terminal Regional Dangerakko melainkan lebih memilih naik di sekitaran ruas jalan Jenndral Sudirman, menyebabkan Ruas jalan mengalami peningkatan volume dan gangguan yang diakibatkan mobil penumpang yang sering parkir mengambil badan jalan. Alasan utama calon penumpang naik di terminal bayangan di ruas jalan perintis dari pada mengambil di dalam terminal daya karena tidak usah menunggu lama sampai bus / mobil penumpang berangkat ke tujuan.

Berikut hasil wawancara dengan bapak Nirwan, S.An:

“Keselamatan pengguna jalan di sekitar terminal bayangan perlu di perhatikan, karena sebagian badan jalan digunakan oleh bus yang terkadang berhenti secara tiba-tiba. Di sisi lain keaman penumpang menjadi tidak terjamin karena apabila terjadi kecelakaan data penumpang tidak teridentifikasi karena tidak naik di terminal regional. Selain itu perlu adanya regulasi, koordinasi dan monitoring tentang terminal bayangan ini oleh instansi terkait secara rutin.”⁸⁹

Hal ini sejalan dengan hasil wawancara dengan bapak Gunawan. R, S.An, bahwa :

“karena terminal bayangan ini tidak resmi, perlu adanya kerjasama dengan instansi terkait khususnya pihak korlantas (polri) untuk melakukan tindakan terhadap penggunaan terminal bayangan ini dan melakukan sosialisasi dengan sopir-sopir angkutan dan masyarakat.”⁹⁰

⁸⁹Nirwan, S.An (Dinas Perhubungan Kota Palopo). Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

⁹⁰Gunawan. R, S.An (Dinas Perhubungan Kota Palopo). Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa keberadaan terminal bayangan memberikan pengaruh atau dampak negatif terhadap penggunaan terminal regional dan terhadap lalu lintas. Oleh karena itu perlu adanya kerjasama dengan pihak instansi terkait untuk menertibkan hal tersebut.

Selain itu beberapa supir juga mengungkapkan mengapa mereka mengambil penumpang dari terminal bayangan. Berikut hasil wawancara dengan salah satu supir bus besar yang mengatakan bahwa:

“kalau saya masuk terminal, beruntung kalau saya dapat penumpang karena di terminal banyak mobil antri, apalagi sekarang kebanyakan menggunakan mobil kredit sehingga kami para supir mencari cara untukenuhi kebutuhan keluarga. Apalagi sering terjadi penumpukan kendaraan di terminal, jadi kalau bus sudah ada penumpang walaupun sedikit harus sudah jalan. Kita juga harus ikuti antrian, kalau antrian kita semisal nomor 10, kemungkinan besok/berikutnya lagi berangkat.”⁹¹

Hal ini dibenarkan dengan hasil wawancara dengan salah satu penumpang bus yang menyatakan bahwa :

“kalau penggunaan terminal bayangan dan dampaknya saya jujur belum tau. Saya pribadi menggunakan terminal bayangan kalau saya terburu-buru untuk pulang kampung atau keluar kota, untuk masuk ke terminal itu cukup lama jadi saya menunggu di pinggir jalan karena memang banyak yang parkir di pinggir jalan atau minta jemput langsung di alamat saya.”⁹²

Berdasarkan hasil wawancara di atas menunjukkan bahwa alasan supir angkutan menggunakan terminal bayangan ialah untuk menambah jumlah penumpang yang kurang banyak dari penumpang yang naik di terminal dangerakko, selain itu menurut penumpang adanya terminal bayangan lebih mengefisienkan waktu dalam menunggu angkutan umum.

⁹¹Supir Angkutan Terminal Dangerakko.Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

⁹²Penumpang Angkutan Terminal Dangerakko.Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

Selain itu adapun sarana dan prasarana di terminal dangerakko yang sudah tidak maksimal dan perlu di perbaiki untuk menunjang kenyamanan dari para supir maupun penumpang. Sesuai dengan hasil wawancara dengan salah satu supir :

“jalan yang perlu di perbaiki dan sarana seperti kursi tunggu dan lainnya yang merupakan bangunan lama perlu di perbaharui agar kami lebih nyaman. Selain itu toilet yang harus lebih rutin untuk di perbaiki agar kami nyaman menggunakan karena kami membayar untuk masuk toilet.”⁹³

Hal tersebut dibenarkan oleh salah seorang penumpang yang menggunakan jasa terminal dangerakko:

“seharusnya ruang tunggu dipisahkan antara penjual/pemilik kios dengan kami para penumpang kare jujur saya sendiri tidak nyaman menunggu dengan bercampur-campur dengan para penjual, selain itu jumlah toilet harus di tambah karena kami antri menggunakan toilet, kemudian kebersihan toilet perlu sangat di perhatikan lagi.”⁹⁴

Selain itu adapun hal yang menjadi perhatian khusus di terminal dangerakko ialah masalah kebersihannya. Berikut hasil wawancara dengan salah seorang supir:

“sebagai pengguna terminal jalannya mungkin harus diperbaiki karena terlihat seperti bangunan lama dan juga kebersihannya mungkin harus diperhatikan karena banyak sampah berhamburan.”⁹⁵

Berdasarkan hasil wawancara di atas menggambarkan bahwa ada beberapa sarana dan prasarana dari terminal dangerakko yang perlu di perbaiki lagi, utamanya mengenai bangunan, jalanan, sarana toilet dan sampah yang

⁹³Supir Angkutan Terminal Dangerakko.Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

⁹⁴Penumpang Angkutan Terminal Dangerakko.Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

⁹⁵ Supir Angkutan Terminal Dangerakko.Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

berserakan disekitar terminal agar kedepannya penumpang maupun sopir lebih nyaman dalam menggunakan terminal.

B. Pembahasan

Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bagaimana penerapan peraturan pemerintah tentang penggunaan terminal regional dan bagaimana penggunaan terminal regional dengan adanya terminal bayangan. Selain itu dapat diketahui pula seberapa besar dampak kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah kota Palopo berdasarkan data retribusi terminal dan PAD 5 tahun terakhir.

1. Kontribusi Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Palopo

Kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah mengalami fluktuasi (kenaikan dan penurunan). Namun, pada tahun 2017 sampai tahun 2019 mengalami peningkatan, dan mengalami penurunan pada tahun 2020, dan kembali meningkat di tahun 2021. Dimana kenaikan paling tinggi di tahun 2018 dan 2019 yaitu sebesar 0,233% dan 0,212%. Sehingga rata-rata kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah Kota Palopo dari tahun 2017-2021 sebesar 0,175%. Yang

Selain dari adanya terminal bayangan, hal ini juga dipengaruhi dengan belum adanya retribusi terminal terhadap penumpang yang masuk kedalam bagian retribusi jasa usaha terminal, hal ini dikarenakan terminal dangerakko kota Palopo masih termasuk terminal type C (kota), berbeda dengan kota Makassar yang termasuk kedalam terminal type B (provinsi).⁹⁶

⁹⁶Nirwan, S.An dan Yunita, S.E., M.Si.Wawancara pada tanggal 15 Februari 2023

Selain itu, adanya oknum yang menyalahgunakan huruf plat nomor kendaraan seperti angkutan umum pengguna terminal bayangan kadang menggunakan plat kuning dan diganti menjadi plat hitam putih apabila *check point*. Hal inilah yang menjadi temuan dalam penelitian ini.

Hal ini sesuai dengan hasil penelitian Muhammad Arif Bashro yang meneliti Kontribusi Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Di Kabupaten Jember Tahun 2006-2017. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kontribusi penerimaan retribusi terminal di Kabupaten Jember dikategorikan sangat kurang, kecilnya kontribusi retribusi terminal menunjukkan bahwa penerimaan retribusi terminal belum menjadi sumber utama dalam Pendapatan Asli Daerah.⁹⁷

2. Penerapan Peraturan Penggunaan Terminal Regional Dangerakko dengan Adanya Terminal Bayangan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 ini ditetapkan dengan pertimbangan: bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 68 yang berbunyi “Dalam penyelenggaraan Terminal sesuai tipe dan kelasnya wajib menerapkan sistem informasi manajemen Terminal.” Dan Pasal 88 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara, persyaratan teknis, dan sumber daya manusia penyelenggaraan Terminal penumpang diatur dengan Peraturan Menteri, serta Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021

⁹⁷Bashro, Muhammad Arif. "Kontribusi Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah (Pad) Di Kabupaten Jember Tahun 2006-2017.

tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tertuang dalam Pasal 42 ayat (5) yang berisi Ketentuan lebih lanjut mengenai pemeliharaan fasilitas Terminal diatur dengan Peraturan Menteri. Dimana penggunaan terminal regional dangerakko Kota Palopo telah menerapkan peraturan penggunaan terminal regional sesuai dengan undang-undang dan peraturan yang berdasarkan pada peraturan daerah Kota Palopo Tahun 2017 tentang pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan yang di dalamnya mencakup pelaksanaan dan ketentuan terminal termasuk di dalamnya fasilitas dan sarana terminal. Hanya saja ada beberapa oknum yang masih melanggar aturan penggunaan terminal regional yang menjadi penyebab hadirnya terminal bayangan.

Terminal bayangan di kota Palopo benar-benar mempengaruhi penerpaan peraturan dari penggunaan terminal regional dari segi retribusi terminal dan penggunaan terminal dalam hal angkutan. Terminal Dangerakko selaku terminal regional diandalkan menjadi terminal yang terintegrasi dan memberikan kenyamanan serta keamanan bagi penggunan transportasi umum. Retribusi yang dikeluarkan oleh terminal dangerakko ini dapat berpengaruh terhadap Pendapatan Asli Daerah.

Namun dengan adanya terminal bayangan yang digunakan diluar terminal dangerakko menimbulkan tanda tanya, adanya terminal bayangan ini mampu mempengaruhi kontribusi yang diberikan retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah kota Palopo. Retribusi terminal memberikan pengaruh terhadap PAD. Dengan adanya terminal bayangan dapat memberikan pengaruh

kontribusi retribusi terminal terhadap PAD menjadi menurun karena penggunaan terminal bayangan tidak dikenakan retribusi.

Banyaknya penumpang yang tidak mengikuti aturan naik dan mencari mobil penumpang / bus di Terminal Regional Dangerakko melainkan lebih memilih naik di sekitaran ruas jalan, menyebabkan ruas jalan mengalami peningkatan volume dan gangguan yang diakibatkan mobil penumpang yang sering parkir mengambil badan jalan. Alasan utama calon penumpang naik di terminal bayangan di ruas jalan dari pada mengambil di dalam terminal karena tidak usah menunggu lama sampai bus / mobil penumpang berangkat ke tujuan.

Adanya terminal bayangan ini bukan semata-mata kesalahan dari supir untuk mengambil penumpang diluar dari terminal dangerakko, melainkan karena sarana dan prasarana yang tidak memadai dan juga banyak supir yang menyediakan jasa antar jemput langsung di alamat penumpang.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa keberadaan terminal bayangan memberikan pengaruh atau dampak negatif terhadap penerapan peraturan penggunaan terminal regional dangerakko yang menyebabkan fungsi terminal regional tidak berjalan sebagaimana mestinya. Tetapi diluar dari dampak tersebut perlu juga dilakukan beberapa perbaikan utamanya terkait sarana dan prasarana yang ada di terminal dangerakko. Oleh karena itu diperlukan adanya kerjasama dengan pihak instansi terkait untuk menertibkan hal tersebut.

Hal tersebut sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Palopo No.1 Tahun 2017 pasal 88 yang menyatakan bahwa “Pedagang wajib menyediakan kotak sampah. Dengan demikian sampah yang bererakan di terminal mampu di

minimalisir”.⁹⁸ Selain itu pada pasal selanjutnya yaitu pasal 89 menyatakan bahwa “Setiap orang yang menggunakan fasilitas utamadan/atau fasilitas penunjang terminal harus sesuai dengan fungsinya”. Hal tersebut mengindikasikan bahwa baik pengguna terminal baik supir, penjual dan penumpang harus saling bekerjasama dalam menjaga fasilitas yang ada.⁹⁹

Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Roswati yang menyatakan bahwa Strategi yang dilakukan dalam peningkatan retribusi terminal adalah dengan meningkatkan pelaksanaan sosialisasi terkait dengan retribusi terminal baik secara formal maupun informal, mempercepat penanganan sarana dan prasarana yang rusak di terminal, melakukan perubahan terhadap peraturan daerah mengenai retribusi terminal, melakukan perubahan terhadap peraturan daerah mengenai retribusi terminal yang tidak sesuai lagi, dan mengoptimalkan penanganan program pelatihan dan pendidikan formal dalam rangka peningkatan SDM.¹⁰⁰

Hal tersebut dibenarkan dengan hasil penelitian yang dilakukan Dyah Andriyanti dan Rachmat Mudiyo yang menunjukkan bahwa Kinerja terminal yang kurang efektif dan efisien berdampak pada permasalahan di kawasan sekitarnya yaitu permasalahan pada transportasi yang berada di depan terminal Mangkang berupa kemacetan yang disebabkan oleh adanya pemberhentian angkutan di luar terminal, pemanfaatan kios yang kurang

⁹⁸Peraturan Daerah Kota Palopo No.1 Tahun 2017 Pasal 88

⁹⁹Peraturan Daerah Kota Palopo No.1 Tahun 2017 Pasal 89

¹⁰⁰Roswati, Roswati. *Strategi Pelaksanaan Retribusi Terminal Guna Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Dompu*. Diss. Universitas_Muhammadiyah_Mataram, 2021.

maksimal sehingga muncul pedagang kaki lima, dan permasalahan lingkungan di kawasan terminal.¹⁰¹



¹⁰¹Andriyanti, Dyah, And Rachmat Mudiyo. "Dampak Terminal Mangkang Kota Semarang Dan Permasalahan Di Kawasan Sekitarnya Studi Kasus: Terminal Mangkang Semarang." *Jurnal Planologi* 14.1 (2019): 1-15..

BAB V

PENUTUP

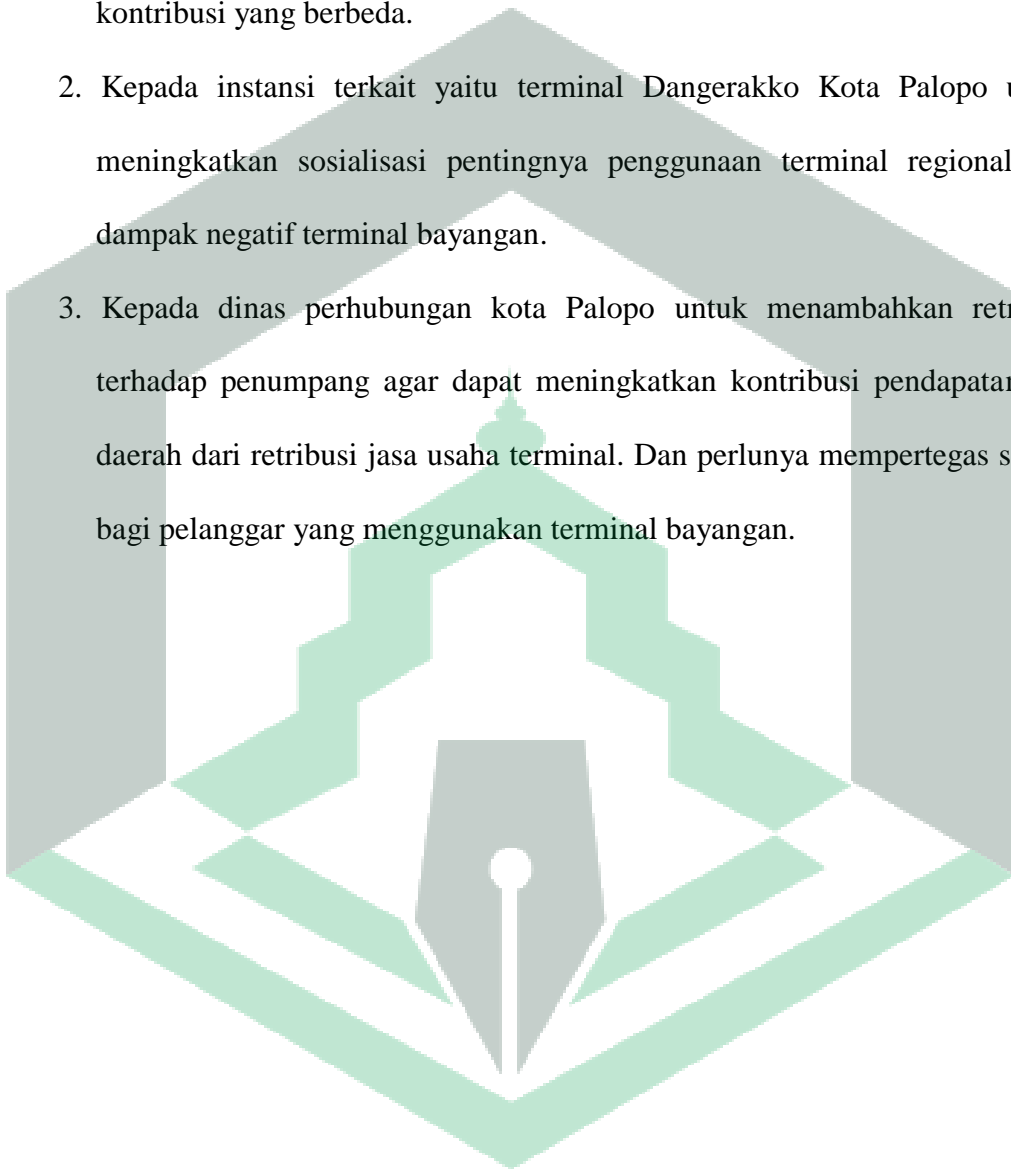
A. *Simpulan*

1. Dampak kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah Kota Palopo dari tahun 2017-2021 mengalami fluktuasi, dimana kenaikan paling tinggi di tahun 2018 dan 2019 yaitu sebesar 0,2332% dan 0,21%. Sehingga rata-rata kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah Kota Palopo dari tahun 2017-2021 sebesar 0,175%.
2. Penggunaan terminal regional dangerakko Kota Palopo telah menerapkan peraturan penggunaan terminal regional sesuai dengan undang-undang dan peraturan yang berdasarkan pada peraturan daerah Kota Palopo Tahun 2017 yang mengatur tentang Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan yang di dalamnya mencakup pelaksanaan dan ketentuan terminal termasuk di dalamnya fasilitas dan sarana terminal. Namun, masih ada beberapa oknum yang masih melanggar aturan penggunaan terminal regional yang menjadi penyebab hadirnya terminal bayangan.

B. *Saran*

Dari penelitian yang telah dilakukan serta hasil analisis yang telah diuraikan, maka dapat diambil beberapa hal yang dapat dijadikan saran atau masukan kepada beberapa pihak, antara lain:

1. Kepada peneliti selanjutnya yang juga ingin melakukan penelitian terkait kontribusi retribusi terminal kota Palopo untuk tetap melanjutkan penelitiannya karena setiap penelitian yang dilakukan akan menghasilkan kontribusi yang berbeda.
2. Kepada instansi terkait yaitu terminal Dangerakko Kota Palopo untuk meningkatkan sosialisasi pentingnya penggunaan terminal regional dan dampak negatif terminal bayangan.
3. Kepada dinas perhubungan kota Palopo untuk menambahkan retribusi terhadap penumpang agar dapat meningkatkan kontribusi pendapatan asli daerah dari retribusi jasa usaha terminal. Dan perlunya mempertegas sanksi bagi pelanggar yang menggunakan terminal bayangan.



DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Halim. Akuntansi Keuangan Daerah, Penerbit Salemba Empat, Jakarta,2004
- Adventus, M., Jaya, I. M. M., & Mahendra, D.Buku Ajar Promosi Kesehatan. In Puskdik Sdm Kesehatan (1st Ed., Vol. 1, Issue 1, Pp.2019. 1–91). [Http://Repository.Uki.Ac.Id/2759/1/Buk Umodulpromosikesehatan.Pdf](Http://Repository.Uki.Ac.Id/2759/1/Buk%20Umodulpromosikesehatan.Pdf)
- Andriyanti, Dyah, And Rachmat Mudiyo. "Dampak Terminal Mangkang Kota Semarang Dan Permasalahan Di Kawasan Sekitarnya Studi Kasus: Terminal Mangkang Semarang." *Jurnal Planologi* 14.1 (2019): 1-15.
- Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan, diakses 2023.<https://baketrans.dephub.go.id/berita/pengendalian-terminal-bayangan>
- Bashro, Muhammad Arif. "Kontribusi Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah (Pad) Di Kabupaten Jember Tahun 2006-2017."
- Doni Pratama, Wahyu. *Analisis Kontribusi, Efektivitas, Dan Efisiensi Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Cilegon*. Diss. Upn" Veteran" Yogyakarta, 2020.
- Erfana, Kois Laela. *Analisis Kontribusi Pemungutan Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Jepara (Studi Kasus Pada Seluruh Terminal Kabupaten Jepara Pada Tahun 2012-2016)*. Diss. Unisnu, 2018.
- <https://palopokota.bps.go.id/> 2022
- Lexy J Maleong, *Metodelogi Penulisan Kualitatif*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2018), H.157.
- Mardiasmo, Perpajakan,Edisi Revisi, Penerbit Andi, Yogyakarta,2011.
- Moleong, Lexy J.Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: Remaja Rosdakarya.2007.
- Morlok, Edward K, "Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi", University Of Pennsyvania,2015.
- Notoatmodjo, S. Ilmu Perilaku Kesehatan. Jakarta: Rineka Cipta. 2014 Warpani, P. Suwardjoko.Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Bandung : Penerbit Itb. 2002

- Notoatmodjo, S. *Metode Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta, 2017
- Nugraha, Bramantya Adi. "Studi Tentang Keberadaan "Terminal Bayangan" Sukun Banyumanik Kota Semarang." *Journal Of Politic And Government Studies* 7.2 (2018): 201-210.
- Priyono, Gatot. *Pengantar Manajemen*. Sidoarjo: Zifatama Pulishing, 2007.
- Ridwan, Belajar Mudah Penelitian (Bandung: Alfabeta, 2011).
- Roswati, Roswati. *Strategi Pelaksanaan Retribusi Terminal Guna Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Dompu*. Diss. Universitas Muhammadiyah Mataram, 2021.
- Rudy Badrudin, *Ekonomi Otonomi Daerah*, (Upp Stim Ykpn Yogyakarta, 2011).
- Sjafrizal, *Perencanaan Pembangunan Daerah Dalam Era Otomi*, Rajawali Pers, Jakarta, 2014.
- Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Alfabeta, 2017).
- Sugiyono, *Metode Penelitian* (Bandung: Alfabeta, 2015).
- Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan*, (Bandung: Alfabeta, 2017).
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kualitatif Kuantitatif Dan Mix Methods* (Bandung: Alfabeta, 2015).
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta. 2007.
- Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek, Edisi Revisi Vi*, (Jakarta: Pt Rineka Cipta, 2018).
- Sungkowo, Senen Suko, Nurhasanah Nurhasanah, And Raden Bernardianto. "Analisis Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A Wa Gara Palangka Raya: Analysis Of Policy Implementation Passenger Terminal Type A Wa Gara Palangka Raya." *Pencerah Publik* 9.2 (2022): 15-26.
- Supriatna, *Sistem Administrasi Pemerintahan Di Daerah*, Pt Bumi Aksara ,Jakarta, 2016.
- Undang-undang nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah
- Undang-Undang Pajak Lengkap Tahun 2011, Mitra Wacana Media, Jakarta, 2011.

Warpani, P. Suwardjoko. Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Bandung : Penerbit Itb. 2002

Yuliati, 2000, Akutansi Sektor Public Cetakan Kelima, Salemba Empat, Jakarta, 97



L

A

M

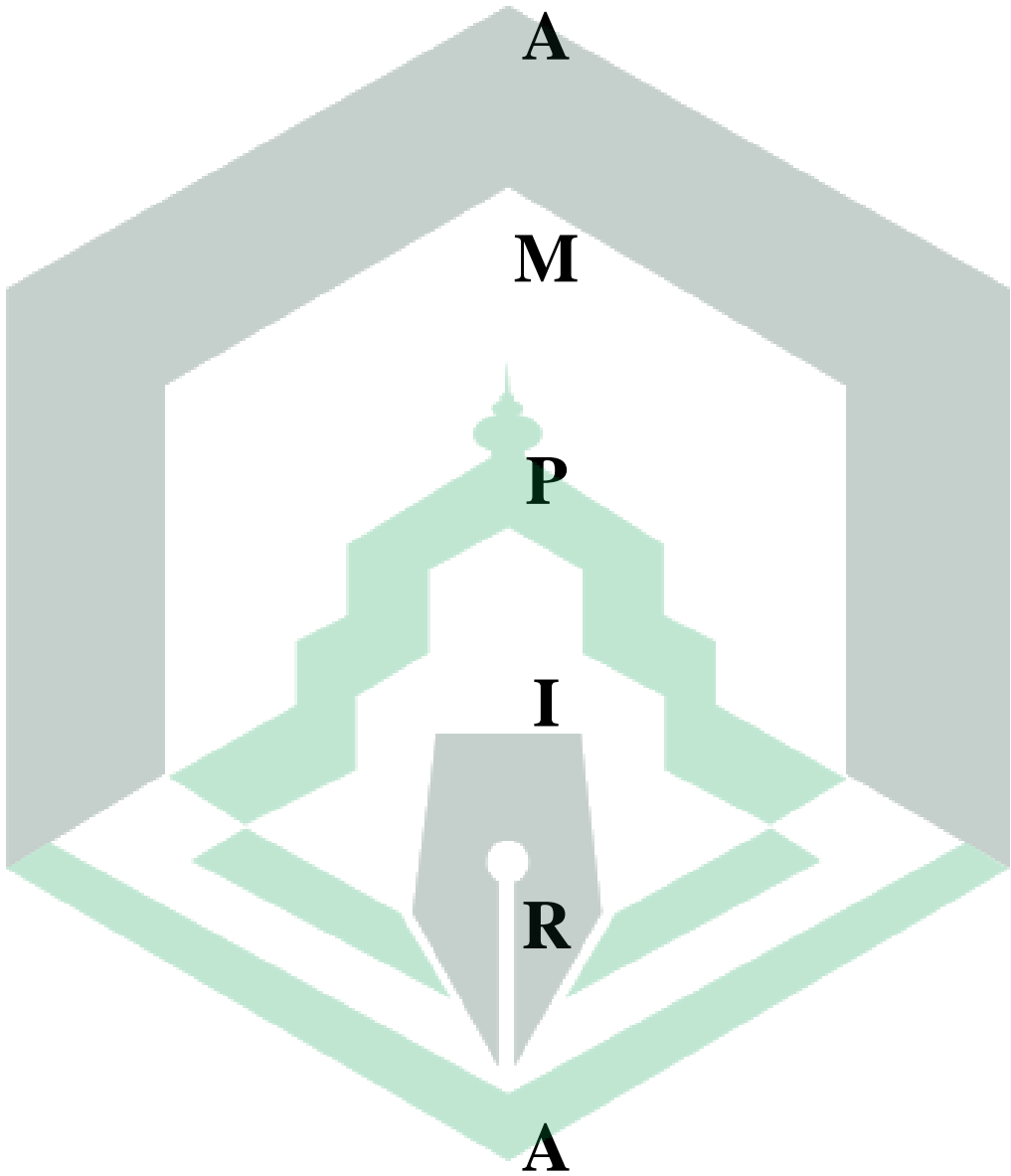
P

I

R

A

N



LAMPIRAN 1

PEDOMAN WAWANCARA

Teks Wawancara

i. Wawancara dengan Badan Pendapatan Daerah

Biodata

Nama :

Umur :

Kedudukan :

Daftar Pertanyaan

1. Apakah retribusi terminal memberikan pengaruh terhadap pendapatan asli daerah kota Palopo?
2. Apakah pengaruh yang diberikan retribusi daerah cukup besar terhadap pendapatan asli daerah kota Palopo?
3. Seberapa penting kontribusi retribusi terminal terhadap pendapatan asli daerah kota Palopo?
4. Menurut bapak/ibu, apakah dengan adanya terminal bayangan diluar terminal dangerakko dapat mempengaruhi jumlah retribusi terminal tiap tahunnya dan pengaruhnya terhadap pendapatan asli daerah kota Palopo?

ii. Wawancara dengan Dinas Perhubungan

Biodata

Nama :

Umur :

Kedudukan :

Daftar Pertanyaan

1. Bagaimana pendapatan bapak/ibu dengan adanya terminal bayangan diluar terminal regional dangerakko?
2. Menurut bapak/ibu apakah keberadaan terminal bayangan ini mempengaruhi penggunaan terminal regional dangerakko? Jika iya, apa saja pengaruh yang diberikan?
3. Apa dampak negatif adanya terminal bayangan?
4. Bagaimana cara menanggulangi penggunaan terminal bayangan dikalangan masyarakat?
5. Bagaimana penerapan peraturan penggunaan terminal regional dangerakko dengan adanya terminal bayangan di kota Palopo?



LAMPIRAN 2

RETRIBUSI TERMINAL KOTA PALOPO 2017-2021

**LAPORAN REALISASI PAD DINAS PERHUBUNGAN KOTA PALOPO
BULAN DESEMBER T.A. 2017**

No.	JENIS RETRIBUSI	NILAI / LEMBAR	TARGET/ TAHUN	TARGET/ BULAN	BULAN LALU	REALISASI BULAN INI	JUMLAH 7=5+6	%	KETERANGAN
1	2		3	4	5	6	7=5+6	8	9
1	Retribusi Pelayanan Parkir di tepi jalan umum dan penggunaan jalan diluar fungsinya		Rp 340.000.000	Rp 29.166.667	Rp 120.072.000	Rp 11.269.000	Rp 131.432.000	37,88	
	a. Parkir Harian								
	- Roda 2	Rp 1000	Rp 240.000.000	Rp 20.410.000	Rp 61.138.000	Rp 5.198.000	Rp 67.334.000	27,46	
	- Roda 4	Rp 2000	Rp 100.000.000	Rp 8.750.000	Rp 58.934.000	Rp 5.164.000	Rp 64.098.000	61,05	
2	Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor		Rp 87.000.000	Rp 7.250.000	Rp 69.234.000	Rp 7.703.000	Rp 77.436.000	89,81	
	a. Mobil Penumpang	Rp 29.000	Rp 20.922.356	Rp 1.743.530	Rp 12.520.100	Rp 1.572.000	Rp 14.500.000	69,30	
	b. Mobil Bus	Rp 34.000	Rp 15.323.548	Rp 1.276.962	Rp 4.318.100	Rp 136.000	Rp 4.454.200	29,07	
	c. Mobil Barang Sumbu 2	Rp 34.000	Rp 43.757.852	Rp 3.646.480	Rp 48.926.000	Rp 9.236.000	Rp 54.162.000	123,79	
	d. Mobil Barang Sumbu 3	Rp 44.000	Rp 5.757.180	Rp 479.765	Rp 3.212.000	Rp 308.000	Rp 3.520.000	61,14	
	e. Penggantian Buku Uji	Rp 10.000	Rp 247.812	Rp 20.651	Rp 790.000	Rp 50.000	Rp 800.000	322,83	
	f. Penggantian tanda samping yang rusak		Rp 991.252	Rp 82.604	Rp -	Rp -	Rp -	0,00	
3	Retribusi Jasa Usaha Terminal		Rp 320.000.000	Rp 26.666.667	Rp 241.548.000	Rp 21.838.000	Rp 243.378.000	82,38	
	a. Bus Besar	Rp 2500	Rp 20.512.512	Rp 1.709.376	Rp 14.085.000	Rp 1.040.000	Rp 15.025.000	73,59	
	b. Bus Sedang	Rp 1500	Rp 26.922.672	Rp 2.243.556	Rp 4.807.500	Rp 372.000	Rp 5.179.500	18,24	
	c. Bus Kecil	Rp 1000	Rp 157.666.202	Rp 13.138.856	Rp 130.882.000	Rp 13.236.000	Rp 143.818.000	91,26	
	d. Angkot	Rp 1000	Rp 24.615.012	Rp 2.051.251	Rp 14.574.000	Rp 1.062.000	Rp 15.636.000	63,50	
	e. Ruko	Rp 3000	Rp 41.025.012	Rp 3.418.751	Rp 29.792.000	Rp 2.932.000	Rp 32.724.000	79,77%	
	f. Kios	Rp 1500	Rp 31.537.980	Rp 2.628.165	Rp 28.333.500	Rp 2.638.500	Rp 30.972.000	98,21%	
	g. Pelataran	Rp 3000	Rp 16.410.000	Rp 1.367.500	Rp 9.108.000	Rp 741.000	Rp 9.849.000	60,02%	
	h. MCK	Rp 1000	Rp 1.310.520	Rp 109.210	Rp 10.036.000	Rp 815.000	Rp 10.850.000	82%	

**LAPORAN REALISASI PAD DINAS PERHUBUNGAN KOTA PALOPO
BULAN DESEMBER T.A. 2018**

No.	JENIS RETRIBUSI	NILAI / LEMBAR	TARGET/ TAHUN	TARGET/ BULAN	BULAN LALU	REALISASI BULAN INI	JUMLAH 7=5+6	%	KETERANGAN
1	2		3	4	5	6	7=5+6	8	9
1	Retribusi Pelayanan Parkir di tepi jalan umum dan penggunaan jalan diluar fungsinya		Rp 340.000.000	Rp 28.333.333	Rp 315.553.000	Rp 25.803.000	Rp 341.356.000	100,40%	
	a. - Roda 2	Rp 1.000	Rp 240.000.000	Rp 20.000.000	Rp 177.132.000	Rp 14.135.000	Rp 191.267.000	79,69%	
	- Roda 4	Rp 2.000	Rp 100.000.000	Rp 8.333.333	Rp 138.416.000	Rp 11.668.000	Rp 150.084.000	150,08%	
	- Mobil Barang / Khusus s/d 6 rb kg	Rp 3.000			Rp -	Rp -	Rp -		
	- Mobil Barang / Khusus s/d 9 rb kg	Rp 4.000			Rp -	Rp -	Rp -		
	- Mobil Barang / Khusus s/d 16 rb kg	Rp 5.000			Rp 5.000	Rp -	Rp 5.000		
	- Mobil Barang / Khusus s/d 25 rb kg	Rp 7.000			Rp -	Rp -	Rp -		
2	Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor		Rp 92.000.000	Rp 7.666.667	Rp 92.219.000	Rp 2.939.000	Rp 95.158.000	103,43%	
	a. Mobil Penumpang	Rp 29.000	Rp 20.922.356	Rp 1.743.530	Rp 13.253.000	Rp 261.000	Rp 13.514.000	84,59%	
	b. Mobil Bus	Rp 34.000	Rp 15.323.548	Rp 1.276.962	Rp 4.386.000	Rp 102.000	Rp 4.488.000	29,29%	
	c. Mobil Barang Sumbu 2	Rp 34.000	Rp 48.757.852	Rp 4.063.154	Rp 70.754.000	Rp 2.346.000	Rp 73.100.000	149,92%	
	d. Mobil Barang Sumbu 3	Rp 44.000	Rp 5.757.180	Rp 479.765	Rp 3.036.000	Rp 220.000	Rp 3.256.000	56,56%	
	e. Penggantian Buku Uji	Rp 10.000	Rp 247.812	Rp 20.651	Rp 790.000	Rp 10.000	Rp 800.000	322,83%	
	f. Penggantian tanda samping yang rusak		Rp 991.252	Rp 82.604	Rp -	Rp -	Rp -	0,00%	
3	Retribusi Jasa Usaha Terminal		Rp 325.000.000	Rp 27.083.333	Rp 298.123.000	Rp 26.980.000	Rp 325.103.000	100,03%	
	a. Bus Besar	Rp 2.500	Rp 20.512.512	Rp 1.709.376	Rp 13.805.000	Rp 1.310.000	Rp 15.115.000	73,89%	
	b. Bus Sedang	Rp 1.500	Rp 26.922.672	Rp 2.243.556	Rp 4.417.500	Rp 439.500	Rp 4.857.000	18,04%	
	c. Bus Kecil	Rp 1.000	Rp 162.666.292	Rp 13.555.524	Rp 169.437.000	Rp 16.814.000	Rp 206.251.000	126,79%	
	d. Angkot	Rp 1.000	Rp 24.615.012	Rp 2.051.251	Rp 14.062.000	Rp 1.348.000	Rp 15.410.000	62,50%	
	e. Ruko	Rp 2.000	Rp 41.025.012	Rp 3.418.751	Rp 29.792.000	Rp 2.932.000	Rp 32.724.000	79,77%	
	f. Kios	Rp 1.500	Rp 31.537.980	Rp 2.628.165	Rp 28.333.500	Rp 2.638.500	Rp 30.972.000	98,21%	
	g. Pelataran	Rp 1.000	Rp 16.410.000	Rp 1.367.500	Rp 9.108.000	Rp 741.000	Rp 9.849.000	60,02%	
	h. MCK	Rp 1.000	Rp 1.310.520	Rp 109.210	Rp 9.168.000	Rp 757.000	Rp 9.925.000	75,73%	

LAPORAN REALISASI PAD DINAS PERHUBUNGAN KOTA PALOPO
BULAN DESEMBER T.A. 2019

No.	JENIS RETRIBUSI	NILAI / LEMBAR	TARGET/	TARGET/	REALISASI			%	KETERANGAN
			TAHUN	BULAN	BULAN LALU	BULAN INI	JUMLAH		
1	2		3	4	5	6	7=5+6	8	9
1	Retribusi Pelayanan Parkir ditepi jalan umum dan penggunaan jalan diluar fungsinya		Rp 430.000.000	Rp 35.833.333	Rp 405.614.000	Rp 30.686.000	Rp 436.300.000	101,47%	
	a. - Roda 2	Rp 1.000	Rp 230.000.000	Rp 19.166.667	Rp 235.029.000	Rp 17.571.000	Rp 252.600.000	109,83%	
	- Roda 4	Rp 2.000	Rp 200.000.000	Rp 16.666.667	Rp 164.688.000	Rp 11.312.000	Rp 176.000.000	88,00%	
	- Mobil Barang / Khusus s/d 6 rb kg	Rp 3.000			Rp 1.500.000	Rp 300.000	Rp 1.800.000		
	- Mobil Barang / Khusus s/d 9 rb kg	Rp 4.000			Rp 2.032.000	Rp 368.000	Rp 2.400.000		
	- Mobil Barang / Khusus s/d 16 rb kg	Rp 5.000			Rp 2.210.000	Rp 290.000	Rp 2.500.000		
	- Mobil Bus Besar/ Khusus s/d 30 rb kg	Rp 5.000			Rp 155.000	Rp 845.000	Rp 1.000.000		
2	Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor		Rp 70.000.000	Rp 5.833.333	Rp 70.081.000	Rp 2.641.000	Rp 72.722.000	103,89%	
	a. Mobil Penumpang	Rp 29.000	Rp 5.510.000	Rp 459.167	Rp 5.713.000	Rp 203.000	Rp 5.916.000	107,37%	
	b. Mobil Bus	Rp 34.000	Rp 3.060.000	Rp 255.000	Rp 3.026.000	Rp 136.000	Rp 3.162.000	103,33%	
	c. Mobil Barang Sumbu 2	Rp 34.000	Rp 56.100.000	Rp 4.675.000	Rp 56.406.000	Rp 1.938.000	Rp 58.344.000	104,00%	
	d. Mobil Barang Sumbu 3	Rp 44.000	Rp 3.520.000	Rp 293.333	Rp 3.916.000	Rp 264.000	Rp 4.180.000	118,75%	
	e. Penggantian Buku Uji	Rp 10.000	Rp 1.710.000	Rp 142.500	Rp 1.020.000	Rp 100.000	Rp 1.120.000	65,50%	
	f. Penggantian tanda samping yang rusak	Rp 10.000	Rp 100.000	Rp 8.333	Rp -	Rp -	Rp -	0,00%	
3	Retribusi Jasa Usaha Terminal		Rp 355.000.000	Rp 29.583.333	Rp 321.401.000	Rp 31.070.000	Rp 352.471.000	99,29%	✓
	a. Bus Besar	Rp 2.500	Rp 15.000.000	Rp 1.250.000	Rp 15.950.000	Rp 1.800.000	Rp 17.750.000	118,33%	
	b. Bus Sedang	Rp 1.500	Rp 6.000.000	Rp 500.000	Rp 6.490.500	Rp 1.009.500	Rp 7.500.000	125,00%	
	c. Bus Kecil	Rp 1.000	Rp 236.590.000	Rp 19.715.833	Rp 209.699.000	Rp 18.296.000	Rp 227.995.000	96,37%	
	d. Angkot	Rp 1.000	Rp 15.410.000	Rp 1.284.167	Rp 14.762.000	Rp 1.738.000	Rp 16.500.000	107,07%	
	e. Ruko	Rp 2.000	Rp 33.000.000	Rp 2.750.000	Rp 32.122.000	Rp 3.774.000	Rp 35.896.000	108,78%	
	f. Kios	Rp 1.500	Rp 30.000.000	Rp 2.500.000	Rp 24.790.500	Rp 2.416.500	Rp 27.207.000	90,69%	
	g. Pelataran	Rp 1.000	Rp 9.000.000	Rp 750.000	Rp 7.960.000	Rp 963.000	Rp 8.923.000	99,14%	
	h. MCK	Rp 1.000	Rp 10.000.000	Rp 833.333	Rp 9.627.000	Rp 1.073.000	Rp 10.700.000	107,00%	

LAPORAN REALISASI PAD DINAS PERHUBUNGAN KOTA PALOPO
BULAN DESEMBER T.A. 2020

No.	JENIS RETRIBUSI	NILAI / LEMBAR	TARGET/	TARGET/	REALISASI			%	KETERANGAN
			TAHUN	BULAN	BULAN LALU	BULAN INI	JUMLAH		
1	2		3	4	5	6	7=5+6	8	9
1	Retribusi Pelayanan Parkir ditepi jalan umum dan penggunaan jalan diluar fungsinya		Rp 258.000.000	Rp 21.500.000	Rp 249.547.000	Rp 14.729.000	Rp 264.276.000	102,43%	
	a. - Roda 2	Rp 1.000	Rp 150.000.000	Rp 12.500.000	Rp 145.799.000	Rp 7.503.000	Rp 153.302.000	102,20%	
	- Roda 4	Rp 2.000	Rp 108.000.000	Rp 9.000.000	Rp 101.534.000	Rp 7.016.000	Rp 108.550.000	100,51%	
	- Mobil Barang / Khusus s/d 6 rb kg	Rp 3.000			Rp 561.000	Rp -	Rp 561.000		
	- Mobil Barang / Khusus s/d 9 rb kg	Rp 4.000			Rp 428.000	Rp 80.000	Rp 508.000		
	- Mobil Barang / Khusus s/d 16 rb kg	Rp 5.000			Rp 435.000	Rp 5.000	Rp 440.000		
	- Mobil Bus / Khusus s/d 30 rb kg	Rp 5.000			Rp 790.000	Rp 125.000	Rp 915.000		
2	Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor		Rp 60.000.000	Rp 5.000.000	Rp 64.745.000	Rp 2.565.000	Rp 67.310.000	112,18%	
	a. Mobil Penumpang	Rp 29.000	Rp 5.916.000	Rp 493.000	Rp 5.017.000	Rp 899.000	Rp 5.916.000	100,00%	
	b. Mobil Bus	Rp 34.000	Rp 3.162.000	Rp 263.500	Rp 3.298.000	Rp 986.000	Rp 4.284.000	135,48%	
	c. Mobil Barang Sumbu 2	Rp 35.000	Rp 45.000.000	Rp 3.750.000	Rp 50.114.000	Rp 490.000	Rp 50.604.000	112,45%	
	d. Mobil Barang Sumbu 3	Rp 45.000	Rp 4.180.000	Rp 348.333	Rp 5.386.000	Rp 180.000	Rp 5.566.000	133,16%	
	e. Penggantian Buku Uji	Rp 10.000	Rp 1.640.000	Rp 136.667	Rp 930.000	Rp 10.000	Rp 940.000	57,32%	
	f. Penggantian tanda samping yang rusak	Rp 10.000	Rp 102.000	Rp 8.500	Rp -	Rp -	Rp -	0,00%	
3	Retribusi Jasa Usaha Terminal / Parkir Khusus		Rp 165.629.000	Rp 13.802.417	Rp 166.565.000	Rp 13.579.000	Rp 180.144.000	108,76%	✓
	a. Bus Besar	Rp 2.500	Rp 10.000.000	Rp 833.333	Rp 13.377.500	Rp 2.147.500	Rp 15.525.000	155,25%	
	b. Bus Sedang	Rp 1.500	Rp 4.000.000	Rp 333.333	Rp 3.673.500	Rp 976.500	Rp 4.650.000	116,25%	
	c. Bus Kecil	Rp 1.000	Rp 98.629.000	Rp 8.219.083	Rp 83.967.000	Rp 5.317.000	Rp 89.284.000	90,53%	
	d. Angkot	Rp 1.000	Rp 5.000.000	Rp 416.667	Rp 6.424.000	Rp 304.000	Rp 6.728.000	134,56%	
	e. Ruko	Rp 2.000	Rp 20.000.000	Rp 1.666.667	Rp 27.362.000	Rp 1.658.000	Rp 29.020.000	145,10%	
	f. Kios	Rp 1.500	Rp 9.000.000	Rp 750.000	Rp 13.017.000	Rp 1.149.000	Rp 14.166.000	157,40%	
	g. Pelataran	Rp 1.000	Rp 7.000.000	Rp 583.333	Rp 3.960.000	Rp 298.000	Rp 4.258.000	60,83%	
	h. MCK	Rp 1.000	Rp 5.000.000	Rp 416.667	Rp 5.405.000	Rp 730.000	Rp 6.135.000	122,70%	
	i. Roda dua	Rp 1.000	Rp 7.000.000	Rp 583.333	Rp 9.379.000	Rp 999.000	Rp 10.378.000	148,26%	

LAPORAN REALISASI PAD DINAS PERHUBUNGAN KOTA PALOPO
BULAN DESEMBER T.A. 2021

No.	JENIS RETRIBUSI	NILAI /	TARGET/	TARGET/	REALISASI			%	KETERANGAN
		LEMBAR	TAHUN	BULAN	BULAN LALU	BULAN INI	JUMLAH		
1	2		3	4	5	6	7=5+6	8	9
1	Retribusi Pelayanan Parkir ditepi jalan umum dan penggunaan jalan diluar fungsinya		Rp 430.000.000	Rp 35.833.333	Rp 402.211.000	Rp 34.880.000	Rp 437.091.000	101,65%	
	a. - Roda 2	Rp 1.000	Rp 256.000.000	Rp 21.333.333	Rp 249.125.000	Rp 16.875.000	Rp 266.000.000	103,91%	
	- Roda 4	Rp 2.000	Rp 174.000.000	Rp 14.500.000	Rp 152.232.000	Rp 16.662.000	Rp 168.894.000	97,07%	
	- Mobil Barang / Khusus s/d 6 rb kg	Rp 3.000			Rp 144.000	Rp 153.000	Rp 297.000		
	- Mobil Barang / Khusus s/d 9 rb kg	Rp 4.000			Rp -	Rp 400.000	Rp 400.000		
	- Mobil Barang / Khusus s/d 16 rb kg	Rp 5.000			Rp 160.000	Rp 340.000	Rp 500.000		
	- Mobil Bus / Khusus s/d 30 rb kg	Rp 5.000			Rp 550.000	Rp 450.000	Rp 1.000.000		
2	Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor		Rp 100.000.000	Rp 8.333.333	Rp 102.310.000	Rp 305.000	Rp 102.615.000	102,62%	
	a. Mobil Penumpang	Rp 30.000	Rp 5.000.000	Rp 416.667	Rp 3.480.000	Rp 60.000	Rp 3.540.000	70,80%	
	b. Mobil Bus	Rp 35.000	Rp 4.000.000	Rp 333.333	Rp 4.620.000	Rp 35.000	Rp 4.655.000	116,38%	
	c. Mobil Barang Sumbu 2	Rp 35.000	Rp 85.000.000	Rp 7.083.333	Rp 89.355.000	Rp 210.000	Rp 89.565.000	105,37%	
	d. Mobil Barang Sumbu 3	Rp 45.000	Rp 5.000.000	Rp 416.667	Rp 4.365.000	Rp -	Rp 4.365.000	87,30%	
	e. Penggantian Buku Uji	Rp 10.000	Rp 900.000	Rp 75.000	Rp 490.000	Rp -	Rp 490.000	54,44%	
	f. Penggantian tanda samping yang rusak		Rp 100.000	Rp 8.333	Rp -	Rp -	Rp -	0,00%	
3	Retribusi Jasa Usaha Terminal / Parkir Khusus		Rp 355.000.000	Rp 29.583.333	Rp 243.355.000	Rp 25.974.000	Rp 269.329.000	75,87%	✓
	a. Bus Besar	Rp 2.500	Rp 15.525.000	Rp 1.293.750	Rp 15.412.500	Rp 2.087.500	Rp 17.500.000	112,72%	
	b. Bus Sedang	Rp 1.500	Rp 4.650.000	Rp 387.500	Rp 4.780.500	Rp 865.500	Rp 5.646.000	121,42%	
	c. Bus Kecil	Rp 1.000	Rp 229.825.000	Rp 19.152.083	Rp 156.404.000	Rp 14.096.000	Rp 170.500.000	74,19%	
	d. Angkot	Rp 1.000	Rp 10.000.000	Rp 833.333	Rp 3.868.000	Rp 663.000	Rp 4.531.000	45,31%	
	e. Ruko	Rp 2.000	Rp 34.000.000	Rp 2.833.333	Rp 32.288.000	Rp 3.480.000	Rp 35.768.000	105,20%	
	f. Kios	Rp 1.500	Rp 31.000.000	Rp 2.583.333	Rp 14.955.000	Rp 1.545.000	Rp 16.500.000	53,23%	
	g. Pelataran	Rp 1.000	Rp 10.000.000	Rp 833.333	Rp 3.629.000	Rp 776.000	Rp 4.405.000	44,05%	
	h. MCK	Rp 1.000	Rp 10.000.000	Rp 833.333	Rp 5.690.000	Rp 1.224.000	Rp 6.914.000	69,14%	
	i. Rode dua	Rp 1.000	Rp 10.000.000	Rp 833.333	Rp 6.328.000	Rp 1.237.000	Rp 7.565.000	75,65%	



1. LAPORAN REALISASI ANGGARAN

PEMERINTAH KOTA PALOPO

LAPORAN REALISASI ANGGARAN PENDAPATAN DAN BELANJA DAERAH
UNTUK TAHUN YANG BERAKHIR SAMPAI DENGAN 31 DESEMBER 2020 DAN 2019

(dalam rupiah)

No.	Uraian	Anggaran 2020	Realisasi 2020		Realisasi 2019
			Nilai	%	
1	PENDAPATAN	969.562.250.067,00	969.408.934.593,27	99,98	984.500.257.290,51
2	PENDAPATAN ASLI DAERAH	173.393.617.952,00	177.205.052.456,65	102,20	165.664.354.780,08
3	Pendapatan Pajak Daerah	33.028.000.000,00	34.031.809.461,00	103,04	34.860.944.165,02
4	Pendapatan Retribusi Daerah	8.883.482.000,00	8.880.154.097,48	99,96	9.074.168.785,55
5	Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah Yang Dipisahkan	6.801.973.147,00	6.801.973.147,00	100,00	7.495.932.396,00
6	Lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang Sah	124.680.162.805,00	127.491.115.751,17	102,25	114.232.309.433,51
7	PENDAPATAN TRANSFER	723.456.138.502,00	719.011.402.875,62	99,39	790.009.663.167,43
8	Transfer Pemerintah Pusat - Dana Perimbangan	669.756.718.109,00	665.583.965.763,00	99,38	726.842.067.622,00
9	Dana Bagi Hasil Pajak	11.519.935.000,00	13.443.569.762,00	116,70	8.223.532.627,00
10	Dana Bagi Hasil Bukan Pajak (SDA)	4.553.081.000,00	4.935.824.731,00	108,41	4.886.273.038,00
11	Dana Alokasi Umum	498.865.870.000,00	497.008.966.000,00	99,63	537.722.702.000,00
12	Dana Alokasi Khusus	154.817.832.109,00	150.195.605.270,00	97,01	176.009.559.957,00
13	Transfer Pemerintah Pusat – Lainnya	6.983.797.000,00	6.983.797.000,00	100,00	13.007.644.000,00
14	Dana Penyesuaian	6.983.797.000,00	6.983.797.000,00	100,00	13.007.644.000,00
15	Transfer Pemerintah Provinsi	46.715.623.393,00	46.443.640.112,62	99,42	50.159.951.545,43
16	Pendapatan Bagi Hasil Pajak	46.715.623.393,00	46.443.640.112,62	99,42	50.159.951.545,43
17	LAIN-LAIN PENDAPATAN YANG SAH	72.712.493.613,00	73.192.479.261,00	100,66	28.826.239.343,00
18	Pendapatan Hibah	66.470.610.413,00	65.516.179.506,00	98,56	20.449.560.150,00
19	Bantuan Keuangan	6.241.883.200,00	7.664.639.200,00	122,79	8.141.883.200,00
20	Pendapatan Lainnya	0,00	11.660.555,00	100,00	234.795.993,00
21	BELANJA	1.094.240.116.346,00	943.885.796.203,19	86,26	956.451.857.030,35
22	BELANJA OPERASI	759.432.688.244,00	727.073.776.201,30	95,74	757.838.851.527,94
23	Belanja Pegawai	477.995.368.759,00	461.601.583.220,00	96,57	454.386.365.106,00
24	Belanja Barang	258.563.482.310,00	248.519.314.472,86	96,12	278.825.900.120,04
25	Belanja Bunga	3.626.200.100,00	2.053.411.769,44	56,63	2.175.102.608,90
26	Belanja Hibah	15.713.044.585,00	11.575.374.249,00	73,67	18.782.965.124,00

KOTA PALOPO
RINGKASAN APBD YANG DIKLASIFIKASI MENURUT KELOMPOK DAN JENIS
PENDAPATAN, BELANJA, DAN PEMBIAYAAN
TAHUN ANGGARAN 2021

Kode	Uraian	Jumlah
4	PENDAPATAN DAERAH	
4,1	PENDAPATAN ASLI DAERAH (PAD)	167.917.529.330
4.1.01	Pajak Daerah	39.277.700.000
4.1.02	Retribusi Daerah	10.760.902.200
4.1.03	Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan	7.000.000.000
4.1.04	Lain-lain PAD yang Sah	110.878.927.130
4,2	PENDAPATAN TRANSFER	793.700.031.400
4.2.01	Pendapatan Transfer Pemerintah Pusat	737.562.704.000
4.2.02	Pendapatan Transfer Antar Daerah	56.137.327.400
4,3	LAIN-LAIN PENDAPATAN DAERAH YANG SAH	20.790.800.000
4.3.03	Lain-lain Pendapatan Sesuai dengan Ketentuan Peraturan Perundang-Undangan	20.790.800.000
	Jumlah Pendapatan	982.408.360.730
5	BELANJA	
5,1	BELANJA OPERASI	752.474.404.227
5.1.01	Belanja Pegawai	462.394.924.936
5.1.02	Belanja Barang dan Jasa	275.094.504.299
5.1.03	Belanja Bunga	2.357.876.050
5.1.05	Belanja Hibah	10.713.892.490
5.1.06	Belanja Bantuan Sosial	1.913.206.452
5,2	BELANJA MODAL	229.631.500.039
5.2.01	Belanja Modal Tanah	9.000.000.000
5.2.02	Belanja Modal Peralatan dan Mesin	50.788.963.605
5.2.03	Belanja Modal Gedung dan Bangunan	142.204.433.255
5.2.04	Belanja Modal Jalan, Jaringan, dan Irigasi	23.880.229.179
5.2.05	Belanja Modal Aset Tetap Lainnya	3.757.874.000
5,3	BELANJA TIDAK TERDUGA	4.500.000.000
5.3.01	Belanja Tidak Terduga	4.500.000.000
	Jumlah Belanja	986.605.904.266
	Total Surplus/(Defisit)	(4.197.543.536)
6	PEMBIAYAAN	
6,1	PENERIMAAN PEMBIAYAAN	30.938.918.536
6.1.01	Sisa Lebih Perhitungan Anggaran Tahun Sebelumnya	7.138.918.536
6.1.04	Penerimaan Pinjaman Daerah	23.800.000.000
	Jumlah Penerimaan Pembiayaan	30.938.918.536
6,2	PENGELUARAN PEMBIAYAAN	26.741.375.000
6.2.03	Pembayaran Cicilan Pokok Utang yang Jatuh Tempo	26.741.375.000
	Jumlah Pengeluaran Pembiayaan	26.741.375.000
	Pembiayaan Netto	4.197.543.536
6,3	Sisa Lebih Pembiayaan Anggaran Daerah Tahun Berkenaan	0

Palopo, 21 Desember 2020
 WALIKOTA PALOPO,


M. JUDAS AMIR

LAMPIRAN 4

SURAT IZIN PENELITIAN



PEMERINTAH KOTA PALOPO
DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU
Alamat : Jl. K.H.M. Hasyim No.5 Kota Palopo - Sulawesi Selatan Telpun : (0471) 326048

ASLI

IZIN PENELITIAN
NOMOR : 127/JP/DPMPTSP/II/2023

DASAR HUKUM :

1. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2019 tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi;
2. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja;
3. Peraturan Mendagri Nomor 3 Tahun 28 tentang Penerbitan Surat Keterangan Penelitian;
4. Peraturan Walikota Palopo Nomor 23 Tahun 2016 tentang Pendelegasian Perizinan dan Non Perizinan di Kota Palopo;
5. Peraturan Walikota Palopo Nomor 34 Tahun 2019 tentang Pendelegasian Kewenangan Penyelenggaraan Perizinan dan Nonperizinan Yang Menjadi Urusan Pemerintah Yang Diberikan Kepada Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Palopo.

MEMBERIKAN IZIN KEPADA

Nama : ANITA. A
Jenis Kelamin : Perempuan
Alamat : Jl. Andi Tenriadjeng Kota Palopo
Pekerjaan : Mahasiswa
NIM : 1904010176

Maksud dan Tujuan mengadakan penelitian dalam rangka penulisan Skripsi dengan Judul :

ANALISIS RETRIBUSI TERMINAL TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH KOTA PALOPO (STUDI KASUS TERMINAL BAYANGAN KOTA PALOPO)

Lokasi Penelitian : BADAN PENDAPATAN DAERAH (BAPENDA) KOTA PALOPO
Lamanya Penelitian : 08 Februari 2023 s.d. 08 Maret 2023

DENGAN KETENTUAN SEBAGAI BERIKUT :

1. Sebelum dan sesudah melaksanakan kegiatan penelitian kiranya melapor pada Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Palopo.
 2. Menaati semua peraturan perundang-undangan yang berlaku, serta menghormati Adat Istiadat setempat.
 3. Penelitian tidak menyimpang dari maksud izin yang diberikan.
 4. Menyerahkan 1 (satu) exemplar foto copy hasil penelitian kepada Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Palopo.
 5. Surat Izin Penelitian ini dinyatakan tidak berlaku, bilamana pemegang izin ternyata tidak menaati ketentuan-ketentuan tersebut di atas.
- Demikian Surat Izin Penelitian ini diterbitkan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Diterbitkan di Kota Palopo
Pada tanggal : 09 Februari 2023
oleh Kepala Dinas Penanaman Modal dan PTSP
Kepala Bidang Pengkajian dan Pemrosesan Perizinan PTSP

ERICK K. SIGA, S.Sos
Pangkat : Penata Tk.I
NIP : 19830414 200701 1 005

Tembusan :

1. Kepala Badan Kesbang Prov. Sul-Sel.
2. Walikota Palopo
3. Pangdim 1403 SWG
4. Kepala Palopo
5. Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Kota Palopo
6. Kepala Badan Kesbang Kota Palopo
7. Instansi terkait tempat dilaksanakan penelitian

LAMPIRAN 5

DOKUMENTASI WAWANCARA

i. Dokumentasi wawancara dengan dinas perhubungan



ii. Dokumentasi wawancara dengan BAPENDA



iii. Dokumentasi wawancara dengan supir



iv. Dokumentasi wawancara dengan penumpang



v. Dokumentasi sarana dan prasarana (toilet umum)



vi. Dokumentasi sarana dan prasarana (ruang tunggu penumpang yang bercampuran dengan penjual)



vii. Dokumentasi sarana dan prasarana (sampah yang berantakan/berserakan)



viii. Dokumentasi terminal bayangan

Terminal bayangan jalur 2



Terminal bayangan binturu



ix. Dokumentasi Terminal dangerakko

Posko masuk terminal

Posko keluar terminal



LAMPIRAN 6

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Anita A, lahir di Palopo pada tanggal 27 Maret 2000, penulis merupakan anak keenam dari sembilan bersaudara dari pasangan seorang ayah bernama Aminuddin dan Ibu Nurjannah. Saat ini penulis bertempat tinggal di Palopo Kecamatan Wara Timur Kab. Kota Palopo. Pendidikan dasar penulis di selesaikan pada tahun 2013 di SDN 13

Tapping, kemudian di tahun yang sama menempuh pendidikan di MTS DDI Kota Palopo hingga tahun 2016. Pada saat yang sama menempuh pendidikan di SMP Pada tahun 2016. Melanjutkan pendidikan di SMK Negeri 1 Kota Palopo. Setelah lulus SMK di tahun 2019, penulis melanjutkan pendidikan di bidang yang di tekuni yaitu di prodi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institusi Agama Negeri (IAIN) Palopo.

Email : anita_a0176_mhs19@iainpalopo.ac.id