

OPTIMALISASI PEMANFAATAN ASET TERMINAL KARTASURA SEBAGAI SUMBER PENDAPATAN ASLI DAERAH KAB. SUKOHARJO

Triyanto¹
Betty Eliya Rokhmah²
Ahmad Sidiq³

***Abstract:** Optimizing asset utilization as a Source Terminal Kartasura Local Revenue District Sukoharjo. Kartasura Terminal is a terminal located in Sukoharjo, Central Java. Until now, the use of the terminal is not yet optimal, it is seen from Terminal state in terms of both infrastructure and use of which has not been maximized by all parties concerned. Therefore in this study will examine the contribution of Terminal Kartasura to PAD Sukoharjo district, an opportunity to raise donations Terminal as well as how to enhance the contribution of the Kartasura Terminal. The results showed that the timeframe of 2013 to 2015 Terminal revenue has not contributed significantly to revenue Sukoharjo district. Opportunities to improve donation Terminal can be improved in terms of budget, location, amenities, and law enforcement. Thus in order to enhance the contribution to the PAD Kartasura Terminal Sukoharjo the need for reforms to these opportunities.*

Abstrak: Optimalisasi Pemanfaatan Aset Terminal Kartasura Sebagai Sumber Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Sukoharjo. Terminal Kartasura merupakan Terminal yang terletak di Kabupaten Sukoharjo, Jawa Tengah. Hingga saat ini pemanfaatan dari Terminal ini belumlah optimal, hal ini terlihat dari keadaan Terminal baik dari segi sarana dan prasarana serta penggunaannya yang belum dimaksimalkan oleh seluruh pihak terkait. Oleh karena itu dalam penelitian ini akan meneliti tentang sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo, peluang untuk meningkatkan sumbangan Terminal serta bagaimana cara untuk meningkatkan sumbangan Terminal Kartasura tersebut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari rentang waktu tahun 2013 hingga 2015 pendapatan Terminal belum memberikan kontribusi yang signifikan terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo. Peluang untuk meningkatkan sumbangan Terminal bisa ditingkatkan dari segi anggaran, lokasi, fasilitas, serta penegakan hukum. Dengan demikian agar dapat meningkatkan sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo maka perlu pembenahan untuk peluang-peluang tersebut.

Kata Kunci: optimalisasi terminal, Terminal Kartasura, PAD Kabupaten Sukoharjo, peluang Terminal Kartasura, Sumbangan Terminal Kartasura.

¹ Dosen STIE Atma Bhakti Surakarta

² Dosen STIE Atma Bhakti Surakarta

³ Dosen STIE Atma Bhakti Surakarta

PENDAHULUAN

Aset daerah merupakan sumberdaya penting bagi pemerintah daerah sebagai penopang utama pendapatan asli daerah. Oleh karena itu, penting bagi pemerintah daerah untuk dapat mengelola aset secara memadai dan akurat. Dalam hal pengelolaan aset, pemerintah daerah harus menggunakan pertimbangan aspek perencanaan kebutuhan dan penganggaran, pengadaan, penerimaan, penyimpanan dan penyaluran, penggunaan, penatausahaan, pemanfaatan atau penggunaan, pengamanan dan pemeliharaan, penilaian, penghapusan, pemindahtanganan, pembinaan, pengawasan dan pengendalian, pembiayaan dan tuntutan ganti rugi agar aset daerah mampu memberikan kontribusi optimal bagi pemerintah daerah yang bersangkutan (Hartoyo, 2014).

Ada beberapa isu penting terkait aset daerah, yaitu perencanaan dan penganggaran, pengadaan, pemeliharaan, serta penghapusan (Sukry, 2009). Terkait isu perencanaan dan penganggaran, pada praktiknya, di daerah sering dianggarkan sesuatu yang tidak dibutuhkan, sedangkan yang dibutuhkan tidak dianggarkan. Hal ini bisa terjadi karena adanya kepentingan-kepentingan tertentu, seperti rente, yang diterima oleh aparatur daerah sebelum pengadaan barang dilaksanakan. Di sebuah daerah, ketika kami diminta menyusun APBD-nya, ternyata ada beberapa aset yang sudah diterima dan dipakai, padahal dianggarkan saja belum. Pihak supplier (pihak ketiga) biasanya cuma bilang: ambil saja dulu, masalah pembayaran kan bisa diatur dalam APBD.

Selanjutnya adalah isu pengadaan, tahapan ini paling sulit. Selain rawan dengan praktik korupsi, “ancaman” menjadi tersangka (lalu menjadi terpidana) cukup besar. Oleh karena itu, masalah yang paling sering muncul adalah: mekanisme pengadaannya penunjukan langsung, pemilihan langsung, atau tender bebas? Yang unik, banyak aparatur daerah yang tidak mau menjadi panitia pengadaan karena takut terjerat kasus korupsi. Akibatnya, jikapun ikut ujian sertifikasi (sebagai syarat menjadi panitia pengadaan barang dan jasa sesuai Keppres No.80/2003), umumnya sengaja tidak meluluskan diri. Artinya, mendingan tidak lulus daripada menjadi panitia lelang.

Isu yang ketiga adalah pemeliharaan. Setiap pemeliharaan terkait dengan anggaran untuk pemeliharaan. Belanja pemeliharaan ternyata salah satu objek belanja yang paling sering difiktifkan pertanggungjawabannya. Jika dicermati dalam Laporan Realisasi Anggaran (LRA), atau dalam Perhitungan APBD, biasanya anggaran belanja pemeliharaan terealisasi 100%. Habis tak bersisa. Yang menarik, berdasarkan penelitian di negara-negara berkembang, terutama di Afrika dan Amerika Latin (IMF, 2007; World Bank, 2008) fenomena ghost expenditures merupakan hal yang biasa. Artinya, alokasi untuk pemeliharaan selalu dianggarkan secara incremental meskipun banyak aset yang sudah tidak berfungsi atau hilang. Hal ini terjadi karena tidak adanya transparansi dalam penghapusan dan pemindahtanganan aset-aset pemerintah.

Terakhir adalah penghapusan. Penghapusan aset bermakna tidak ada lagi nilai suatu aset yang akan dicantumkan di neraca. Penghapusan dari buku besar dilakukan setelah kepemilikan aset tersebut tidak lagi di daerah, tetapi di pihak lain atau dimusnahkan atau dibuang. Dalam persepektif akuntansi, penghapusan dilakukan dengan cara membuat jurnal, misalnya: mendebit rekening Ekuitas Dana-Diinvestasikan dalam Aset Tetap dan mengkredit Aset Tetap.

Terminal sebagai prasarana transportasi jalan dalam menjalankan fungsinya sebagai tempat keperluan menaikkan dan menurunkan orang atau barang, tempat beristirahat bagi awak bus dan kendaraan sebelum memulai lagi perjalanan, serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan wujud simpul jaringan transportasi (UU No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) harus dapat bekerja secara optimal dan efisien, sehingga dapat mendukung mobilitas penduduk, ketertiban lalu lintas,

disamping itu Terminal juga berfungsi sebagai sarana penunjang bagi peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor redistribusi. Untuk memenuhi tugas tersebut maka Terminal harus efektif agar dapat memenuhi tuntutan pelayanan yang sebaik-baiknya, dimana pelayanan ini menyangkut pandangan pihak-pihak yang terkait yaitu pihak pengelola Terminal dalam hal ini pemerintah (regulator) dan pihak pengguna jasa layanan (operator dan User).

Kartasura merupakan salah satu kecamatan di Kabupaten Sukoharjo, karena letaknya yang berada di kawasan jalur Jogja, Solo, Semarang (joglosemar) dan menuju kota-kota besar di Jawa, maka menjadikan Kartasura memiliki lalu lintas transportasi lebih padat dibandingkan kecamatan-kecamatan lain di Kabupaten Sukoharjo. Tingkat kepadatan arus lalu lintas yang ada, membuat dinas terkait harus melakukan tindakan-tindakan yang dapat mengurangi tingkat kepadatan tersebut. Terminal Kartasura merupakan salah satu aset yang dibangun pemerintah Kabupaten Sukoharjo melalui beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBN), maka keberadaan Terminal Kartasura merupakan aset Daerah Sukoharjo. Aset-aset yang dibangun di Terminal Kartasura diharapkan dapat memberikan kontribusi sebagai sumber pendapatan pada APBD Kab. Sukoharjo, namun kenyataan banyak aset-aset yang sampai sekarang menganggur dan tidak terurus.

Banyak pihak yang mengeluhkan pengoperasian Terminal Kartasura. Meskipun Terminal ini sudah beroperasi selama bertahun-tahun, sebagian besar bus enggan masuk ke dalam Terminal Kartasura, sehingga menjadikan Terminal ini sepi. Hal ini berimbas terhadap sepi penumpang serta banyak pedagang yang menutup kiosnya dikarenakan mereka justru merugi bila tetap membuka kiosnya (Iskandar, 2012).

Permasalahan dalam optimalisasi Terminal Kartasura Sebagai sumber PAD Kab. Sukoharjo, sebagai berikut: Berapakah sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kab. Sukoharjo? Apakah sumbangan Terminal Kartasura dapat ditingkatkan terhadap PAD Kab. Sukoharjo? Bagaimana cara meningkatkan sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kab. Sukoharjo

Tujuan Penelitian optimalisasi Terminal Kartasura Sebagai sumber PAD Kab. Sukoharjo, sebagai berikut: Untuk mengetahui sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kab. Sukoharjo Untuk mengetahui peningkatan sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kab. Sukoharjo Untuk mengetahui cara meningkatkan sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kab. Sukoharjo

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat : Memberikan manfaat dalam mengetahui sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kab. Sukoharjo. Memberikan manfaat dalam mengetahui potensi meningkatkan sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kab. Sukoharjo. Memberikan manfaat dalam mengetahui cara meningkatkan sumbangan terminal Kartasura terhadap PAD Kab. Sukoharjo. Memberikan manfaat dalam mendapatkan masukan yang komprehensif dari berbagai perspektif melalui penelitian yang mendalam terkait upaya optimalisasi Terminal Kartasura dalam meningkatkan sumbangan terhadap PAD Kab. Sukoharjo. Dalam pelaksanaan otonomi, dituntut kemampuan daerah dalam memanfaatkan semua potensi yang ada di daerah dalam rangka melaksanakan pemerintahannya. Salah satunya adalah penerimaan penerimaan dari pendapatan asli daerah (PAD). Untuk lebih meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD) maka pemerintah daerah harus berusaha menggali semua sumber-sumber pendapatan daerah yang lain, salah satunya Retribusi terminal (Asis, 2013).

Transportasi pada saat ini menjadi suatu kebutuhan bagi manusia baik kebutuhan individu maupun kebutuhan kelompok. Sehingga peningkatan akan transportasi sangat tinggi pada setiap kota, terutama transportasi darat. Sistem pengangkutan atau transportasi harus di tata terus menerus dan di sempurnakan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan masyarakat (Hazri dan Khairani, 2009).

Sebagai fasilitas umum, terminal harus dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan sebaik-baiknya. Dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat khususnya angkutan massal, Dinas Perhubungan dalam hal ini UPTD Terminal selalu berusaha untuk memberikan pelayanan yang terbaik, mulai dari penyediaan ruang tunggu yang nyaman, pengaturan tempat pemberangkatan bis sesuai dengan tujuan sampai dengan penertiban bis yang masuk ke terminal. Hal ini dilakukan semata-mata untuk memberikan pelayanan yang maksimal bagi masyarakat dan menerapkan sistem manajemen terminal yang baik, sehingga nantinya dapat diharapkan memberikan kontribusi yang maksimal terhadap PAD (Pendapatan Asli Daerah) tanpa mengesampingkan pelayanan kepada masyarakat (Sushernawan et al, 2014).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dan deskriptif kuantitatif. Pendekatan kualitatif sebagai unsur utama yang bersifat deskriptif analitis. Yakni satu model penelitian yang dimaksud membuat analisis terhadap gambaran (deskriptif) mengenai data-data informasi, kejadian-kejadian secara sistematis, faktual dan akurat. Analisis kuantitatif lebih berkenaan dengan kegiatan analisis data bersifat statistik, yaitu untuk mengetahui sumbangan Terminal Kartasura terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Sukoharjo.

Penelitian ini menggunakan sumber data :

Data primer ; Yaitu data yang diperoleh langsung oleh peneliti melalui wawancara dengan responden. Yakni sejumlah tokoh masyarakat, pengusaha/investor, aktivis LSM/ormas, Pemerintah Kec. Kartasura, Pemerintah Kab. Sukoharjo dan DPRD.

Data sekunder ; Sumber data ini berasal dari literatur berupa buku-buku, laporan, dokumen-dokumen, hasil penelitian peneliti lain, serta sumber lain termasuk studi media yang memiliki relevansi dengan permasalahan penelitian yang diangkat.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik pengumpulan data berupa : Wawancara Mendalam (indepth interview). Teknik ini digunakan peneliti untuk dapat mendapatkan informasi, serta memahami makna yang lebih dalam dari hasil analisa observasi maupun data yang telah diperoleh melalui informan yang telah ditentukan. Melalui wawancara mendalam tersebut akan dapat mengemukakan segala hal yang berhubungan dengan persoalan dalam penelitian ini.

Wawancara yang digunakan oleh peneliti menggunakan jenis pendekatan menggunakan petunjuk umum wawancara seperti yang diungkap Patton. Dimana jenis wawancara ini mengharuskan pewawancara membuat kerangka dan garis besar pokok-pokok yang dirumuskan tidak perlu ditanyakan secara berurutan. Demikian pula penggunaan dan pemilihan kata-kata untuk wawancara dalam hal-hal tertentu tidak perlu dilakukan sebelumnya. Petunjuk wawancara hanyalah berisi petunjuk secara garis besar tentang proses dan isi wawancara untuk menjaga agar pokok-pokok yang direncanakan dapat seluruhnya tercakup (Eriyanto, 2007). Wawancara ini dapat berkembang di lapangan sesuai dengan kebutuhan peneliti untuk menggali informasi lebih dalam. Wawancara dilakukan kepada sejumlah tokoh masyarakat, pengusaha/investor, aktivis LSM/ormas, Pemerintah Kab. Sukoharjo (Bagian Kerjasama, Dinas Pariwisata), anggota DPRD Kab. Sukoharjo dan Stakeholder terkait lainnya yang relevan dengan penelitian ini.

Salah satu teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dengan melakukan kajian peraturan perundang-undangan dan studi kepustakaan yaitu mengumpulkan data yang berasal dari buku-buku, jurnal politik, media cetak, serta tulisan-tulisan dan referensi lain yang relevan dengan penelitian ini. Dokumentasi, Yaitu berupa data yang diperoleh dari dokumen-dokumen aktual yang berkaitan dengan objek penelitian ini.

Analisis data merupakan proses pengolahan data dengan mengorganisasikan dan mengurutkan dalam pola tertentu sehingga lebih mudah dimengerti dan dipahami. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode kualitatif deskriptif analitis, yaitu informasi yang diperoleh baik secara lisan maupun tertulis diteliti dan dipelajari sebagai satu rangkaian utuh. Hal ini dilakukan pada kajian regulasi dan pola pemanfaat, kajian teknis dan kajian peruntukan terbaik property (HBU). Langkah-langkah yang diambil dalam melakukan analisis data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut ; Menelaah seluruh data yang terkumpul, diawali dengan telaah yang seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber yaitu hasil wawancara, dokumen berupa laporan, artikel, buku-buku, maupun dari sumber lain.

Reduksi data, sebagai proses pemusatan perhatian dengan melakukan pemilihan dan penyederhanaan. Melakukan abstraksi dan transformasi data kasar yang telah terkumpul. Abstraksi sebagai usaha membuat rangkuman inti dari pernyataan-pernyataan yang perlu dijaga sehingga tetap berada didalamnya. Dengan melakukan reduksi data, peneliti dapat menggolongkan, mengarahkan, dan mengorganisasikan data sehingga dapat diambil kesimpulan..

ANALISIS HASIL DAN PEMBAHASAN

Untuk mengetahui berapa besar sumbangan Terminal Kartasura dilakukan pengumpulan data baik dari pihak Terminal maupun dari Dinas Perhubungan Kabupaten Sukoharjo. Peneliti menggunakan batasan waktu dari tahun 2013 hingga tahun 2015. Besarnya target dan realisasi pendapatan Terminal Kartasura pada tahun 2013 dapat dilihat pada tabel 1 dibawah ini.

TABEL 1
DAFTAR TARGET DAN REALISASI RETRIBUSI TERMINAL KARTASURA
BULAN DESEMBER 2013
PEMERINTAH KABUPATEN SUKOHARJO
DINAS PERHUBUNGAN, INFORMATIKA DAN KOMUNIKASI UNIT TERMINAL

NO	SUMBER PENERIMAAN	TARGET APBD TAHUN 2013 (Rp)	PENERIMAAN S/D BULAN INI (Rp)
1.	TPR BUS CEPAT (AKAP)	96.300.000	101.439.000
2.	TPR BUS LAMBAT (AKDP)	247.925.000	187.032.000
3.	TPR BUS KOTA (SINGLE)	53.784.000	54.765.000
4.	TPR NON BUS ANTR KOTA	12.816.000	13.019.200
5.	TPR NON BUS DLAM KOTA	9.720.000	9.800.700
6.	RETRIBUSI KIOS	11.236.500	12.403.500
7.	RETRIBUSI IJIN KIOS	4.740.000	2.550.000
8.	RETRIBUSI MCK	5.785.500	5.505.000
9.	RETRIBUSI TAXI	3.239.500	3.296.500
10.	RETRIBUSI PARKIR RODA 4	1.080.000	1.150.000
11.	RETRIBUSI PARKIR RODA 2	864.000	900.000
12.	BALIK NAMA KIOS	-	6.000.000
13.	PENJUALAN KIOS	-	-
JUMLAH		447.490.500	397.860.900

Sumber : UPT Terminal Kartasura

Dari tabel 1 diatas dapat dilihat besarnya target APBD untuk Terminal Kartasura pada tahun 2013 adalah sebesar Rp. 447.490.500,- sedangkan untuk penerimaan yang didapatkan Terminal Kartasura sebesar Rp. 397.860.900,-. Dari data tersebut bisa disimpulkan bahwa penerimaan Terminal Kartasura belum bisa memenuhi target yang telah ditetapkan sebelumnya.

Penerimaan Terminal yang belum bisa memenuhi target tersebut dikarenakan ada beberapa sumber pemasukan yang belum bisa menyumbangkan penerimaan seperti yang ditargetkan. Beberapa sumber penerimaan yang belum mencapai target adalah TPR bus lambat (AKDP), retribusi ijin kios, retribusi MCK, serta retribusi parkir roda 2.

Bila dibandingkan antara pemasukan Terminal Kartasura sebesar Rp. 397.860.900,- dengan PAD Kabupaten Sukoharjo (lampiran) untuk tahun 2013 adalah sebesar Rp. 170.463.178.000,- maka dapat disimpulkan bahwa Terminal Kartasura memberi sumbangan sebesar 0,23% terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo. Hal ini menunjukkan bahwa sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo sangatlah kecil.

TABEL 2
DAFTAR TARGET DAN REALISASI RETRIBUSI TERMINAL KARTASURA
BULAN DESEMBER 2014
PEMERINTAH KABUPATEN SUKOHARJO

DINAS PERHUBUNGAN, INFORMATIKA DAN KOMUNIKASI UNIT TERMINAL			
NO	SUMBER PENERIMAAN	TARGET APBD TAHUN 2014 (Rp)	PENERIMAAN S/D BULAN INI (Rp)
1.	TPR BUS CEPAT (AKAP)	101.310.000	103.770.000
2.	TPR BUS LAMBAT (AKDP)	247.795.000	162.641.000
3.	TPR BUS KOTA (SINGLE)	53.784.000	54.135.600
4.	TPR NON BUS ANTR KOTA	12.816.000	13.197.600
5.	TPR NON BUS DLAM KOTA	9.720.000	9.950.400
6.	RETRIBUSI KIOS	11.236.500	12.382.500
7.	RETRIBUSI IJIN KIOS	4.740.000	5.730.000
8.	RETRIBUSI MCK	5.785.500	5.785.500
9.	RETRIBUSI TAXI	3.239.500	3.288.000
10.	RETRIBUSI PARKIR RODA 4	1.080.000	1.190.500
11.	RETRIBUSI PARKIR RODA 2	864.000	929.200
12.	BALIK NAMA KIOS	-	21.000.000
13.	PENJUALAN KIOS	-	-
JUMLAH		447.370.500	393.640.300

Sumber : UPT Terminal Kartasura

Dari tabel 2 diatas dapat dilihat daftar target dan realisasi penerimaan retribusi Terminal Kartasura untuk tahun 2014. Target APBD Terminal Kartasura adalah sebesar Rp. 447.370.500,- sedangkan besar penerimaan adalah sebesar Rp. 393.640.300,-. Data ini menunjukkan bahwa penerimaan Terminal Kartasura belum bisa memenuhi target APBD yang ditetapkan sebelumnya. Hal ini disebabkan karena penerimaan TPR bus lambat (AKDP) hanya sebesar 65,64% dari target APBD. Sedangkan sumber penerimaan lain telah dapat memenuhi target APBD.

Selanjutnya bila diperbandingkan penerimaan retribusi Terminal Kartasura tahun 2014 tersebut dengan PAD Kabupaten Sukoharjo tahun 2014 (lampiran). Dapat dilihat PAD Kabupaten Sukoharjo tahun 2014 adalah sebesar Rp. 215.572.800.000,- sedangkan penerimaan retribusi Terminal Kartasura sebesar Rp. 393.640.300,-. Dengan demikian sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo adalah sebesar 0,18%. Dapat disimpulkan bahwa sumbangan penerimaan retribusi Terminal Kartasura terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo sangatlah kecil. Selain itu, apabila dibandingkan dengan sumbangan penerimaan untuk tahun 2013, sumbangan penerimaan tahun 2014 ini cukup menurun tajam. Terminal Kartasura yang tadinya dapat memberikan sumbangan penerimaan sebesar 0,23% pada tahun 2013 menjadi 0,18% pada tahun 2014. Sumber-sumber penerimaan

Terminal yang telah dapat ditingkatkan dan memenuhi target APBD pada tahun 2014 ternyata tidak dapat meningkatkan sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo secara keseluruhan, hal ini disebabkan secara keseluruhan penerimaan retribusi Terminal Kartasura pada tahun 2014 mengalami penurunan bila dibandingkan tahun 2013.

TABEL 3

**DAFTAR TARGET DAN REALISASI RETRIBUSI TERMINAL KARTASURA
BULAN DESEMBER 2015
PEMERINTAH KABUPATEN SUKOHARJO
DINAS PERHUBUNGAN, INFORMATIKA DAN KOMUNIKASI UNIT TERMINAL**

NO	SUMBER PENERIMAAN	TARGET APBD TAHUN 2015 (Rp)	PENERIMAAN S/D BULAN INI (Rp)
1.	TPR BUS CEPAT (AKAP)	101.310.000	106.773.000
2.	TPR BUS LAMBAT (AKDP)	247.796.000	167.722.000
3.	TPR BUS KOTA (SINGLE)	53.784.000	54.462.600
4.	TPR NON BUS ANTAR KOTA	12.816.000	13.414.000
5.	TPR NON BUS DLAM KOTA	9.720.000	10.080.300
6.	RETRIBUSI KIOS	11.235.000	12.628.500
7.	RETRIBUSI IJIN KIOS	4.740.000	5.670.000
8.	RETRIBUSI MCK	5.786.000	5.818.000
9.	RETRIBUSI TAXI	3.239.500	3.290.500
10.	RETRIBUSI PARKIR RODA 4	1.080.000	1.168.500
11.	RETRIBUSI PARKIR RODA 2	864.000	944.000
12.	BALIK NAMA KIOS	-	13.500.000
13.	PENJUALAN KIOS	-	-
	JUMLAH	447.370.500	395.471.400

Sumber : UPT Terminal Kartasura

Data penerimaan retribusi Terminal Kartasura tahun 2015 dapat dilihat pada tabel 3 diatas. Target APBD Terminal Kartasura untuk tahun 2015 adalah sebesar Rp. 447.370.500,- sedangkan penerimaannya sebesar Rp. 395.471.400,-. Dari angka tersebut dapat diketahui bahwa penerimaan Terminal Kartasura tahun 2015 belum bisa memenuhi target APBD. Seperti tahun sebelumnya (tahun 2014) ketidakmampuan memenuhi target APBD ini disebabkan karena penerimaan TPR bus lambat (AKDP) yang masih jauh dari target yang ditetapkan, atau hanya sekitar 67,69% dari target yang ditetapkan. Meskipun dari segi penerimaan TPR bus lambat (AKDP) ini telah mengalami kenaikan dari tahun sebelumnya. PAD Kabupaten Sukoharjo tahun 2015 (lampiran) adalah sebesar Rp. 235.933.524.000,-. Dengan melihat penerimaan Terminal Kartasura sebesar Rp. 395.471.400,- maka hal ini menunjukkan bahwa Terminal Kartasura memberikan sumbangan sebesar 0,17% terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo.

TABEL 4
TINGKAT PENCAPAIAN RETRIBUSI TERMINAL KARTASURA
TERHADAP TARGET APBD KABUPATEN SUKOHARJO
TAHUN 2013 – TAHUN 2015

Tahun	Retribusi Terminal (Rp.)	Target APBD (Rp.)	Kontribusi (%)
2013	447.490.500	397.860.900	88.91
2014	447.370.500	393.640.300	87.98
2015	447.370.500	395.471.400	88.39

Sumber : Data diolah

Seperti tampak pada Tabel 4 bahwa secara keseluruhan selama tiga tahun berturut-turut dari tahun 2013- tahun 2015 target APBD dari retribusi Terminal Kartasura tidak pernah tercapai, yaitu dengan tingkat pencapaian di bawah 100 %. Bahkan untuk tahun 2014 kontribusi retribusi Terminal Kartasura terhadap APBD sebesar 87.98% lebih kecil dari pencapaian tahun sebelumnya.

TABEL 5
KONTRIBUSI RETRIBUSI TERMINAL KARTASURA TERHADAP PAD KABUPATEN
SUKOHARJO TAHUN 2013 – TAHUN 2015

Tahun	Retribusi Terminal (Rp.)	PAD (Rp.)	Kontribusi (%)
2013	397.860.900,-	170.463.178.000,-	0.23
2014	393.640.300,-	215.572.800.000,-	0.18
2015	395.471.400,-	235.933.524.000,-	0.17

Sumber : Data diolah

Tampak pada tabel 5 dari tahun ke tahun sumbangan penerimaan Terminal Kartasura terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo terus mengalami penurunan. Pada tahun 2013 Terminal Kartasura dapat memberikan sumbangan sebesar 0,23%, tahun 2014 memberikan sumbangan sebesar 0,18%, dan tahun 2015 memberikan sumbangan sebesar 0,17%. Penurunan sumbangan penerimaan Terminal Kartasura terhadap PAD dari tahun 2013 ke tahun 2014 disebabkan adanya penurunan total penerimaan Retribusi Terminal Kartasura. Sedangkan penurunan sumbangan penerimaan Terminal Kartasura terhadap PAD dari tahun 2014 ke tahun 2015 disebabkan karena kenaikan penerimaan retribusi Terminal Kartasura tidaklah signifikan.

Dengan mempelajari data penerimaan keuangan sebagai retribusi Terminal Kartasura yang ada kemudian dilakukan analisa menyeluruh terhadap kondisi keuangan tersebut maka dapat disimpulkan bahwa penerimaan retribusi Terminal Kartasura belum optimal. Tingkat pencapaian retribusi di bawah 100% dari target APBD selama tiga tahun berturut-turut, dan prosentase kontribusi terhadap PAD yang terus menurun adalah indikator yang nyata belum optimalnya penerimaan retribusi Terminal Kartasura.

Dari segi pendapatan, Terminal Kartasura belum dapat memenuhi target APBD yang telah diterapkan. Apabila kita hanya melihat dari segi penerimaan, maka hal ini disebabkan ada beberapa sumber penerimaan yang hasilnya tidak sesuai dengan yang diharapkan. Akan tetapi secara umum sebenarnya banyak permasalahan yang dihadapi Terminal Kartasura yang mendorong penerimaannya tidak optimal.

Pada awal pembangunan, sebenarnya Terminal Kartasura ini telah mengalami masalah. Terutama dikarenakan anggaran yang tidak memadai. Perencanaan awal yang kurang terutama dari segi pendanaan membuat pembangunan tidak berjalan dengan baik, sehingga dari awal berdiri hingga saat ini tidak banyak penambahan bangunan di sekitar Terminal Kartasura ini. Selain itu sistem yang ada tidak terbangun dengan baik, misalnya saja

sistem yang digunakan untuk koordinasi antar pegawai Terminal, sistem pemungutan retribusi, serta sistem lain yang mendukung operasional Terminal Kartasura sehari-hari. Permasalahan lainnya yang cukup penting adalah kondisi Terminal yang sepi, hal ini dikarenakan sedikitnya bus yang masuk Terminal. Kondisi ini dikarenakan jarak dari jalur utama bus ke Terminal terlalu jauh. Jarak dari Jalan Diponegoro ke akses pintu masuk barat adalah 390 meter dan jarak dari Jalan Ahmad Yani ke akses pintu masuk timur adalah 1350 meter. Selain itu, jarak Terminal Kartasura ke Terminal Tirtonadi sebagai Terminal utama Kota Solo cukup dekat (± 11 km). Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995, Terminal Kartasura secara persyaratan telah memenuhi Keputusan tersebut, kecuali jarak antara dua terminal yaitu antara Terminal Kartasura dan Terminal Solo tidak memenuhi (kurang dari 15 km).



Gbr 1. Kondisi Terminal yang cukup sepi

Lokasi yang jauh dari jalan raya ini ditunjang dengan tidak adanya kendaraan angkutan perkotaan yang melayani pergerakan penumpang yang ingin menggunakan bus di Terminal Kartasura disebabkan Terminal tersebut memiliki aksesibilitas yang rendah. Transportasi pendukung seperti bus kota, angkot, ojek, becak, serta sarana transportasi lain belum terorganisir dengan baik serta dari segi jumlah sangatlah sedikit. Pada saat awal Terminal Kartasura beroperasi sebenarnya banyak bus kota serta angkot yang mendukung transportasi wilayah Terminal Kartasura dan sekitarnya, hanya saja setelah adanya kebijakan kenaikan harga BBM (Bahan Bakar Minyak) dalam sebulan terjadi beberapa kali kenaikan harga. Kondisi ini menyebabkan banyak pengusaha bus kota serta angkot yang gulung tikar. Berdasarkan informasi yang didapat dari Bapak Maryadi selaku Kepala Terminal Kartasura, dari 40 trayek yang dulu beroperasi di Terminal Kartasura sekarang hanya tinggal 19 trayek dikarenakan banyaknya pengusaha angkutan yang tidak mampu terus beroperasi. Selain itu terdapat lima PO (Perusahaan Otobus) dengan 44 armada angkutan perkotaan, sepuluh PO dengan 57 armada angkutan pedesaan, dan enam PO dengan 62 armada bus AKDP yang sudah tidak beroperasi/melayani Terminal Kartasura.

Angkutan utama yang mendukung pergerakan penumpang untuk saat ini adalah adanya BST (Batik Solo Trans), hanya saja jumlahnya masih sedikit serta hanya melayani rute Terminal Kartasura menuju kota Solo. Belum terintegrasinya angkutan yang satu dengan yang lainnya membuat penumpang enggan untuk turun di Terminal Kartasura. Sedikitnya penumpang yang turun di Terminal Kartasura membuat para supir angkot, tukang becak, tukang ojek, hingga supir taxi mengeluhkan keadaan Terminal yang sepi sehingga mereka jarang mendapatkan penumpang.



Gbr 2. Angkutan yang belum terintegrasi

Permasalahan selanjutnya adalah tingkat hunian kios yang rendah. Deretan kios di Terminal Kartasura terlihat sepi, disisi utara terminal sejumlah pedagang sudah sejak pagi membuka kios yang difungsikan sebagai warung makan, akan tetapi tidak ada pengunjung yang datang. Hal ini sudah terjadi selama beberapa tahun terakhir. Tak banyak bus yang masuk ke Terminal ini. Para pedagang mengeluhkan kondisi Terminal yang sepi, berbeda dengan Terminal terdahulu yang ramai karena terletak di jalur utama Solo-Semarang. Bahkan para pedagang menyatakan saat arus mudik maupun arus balik kondisinya sama saja, Terminal selalu dalam keadaan sepi.



Gbr 3. Tingkat hunian kios yang rendah

Penegakan hukum serta kurangnya ketegasan aparat turut andil dalam menciptakan permasalahan yang telah dijabarkan sebelumnya. Misalnya dari segi keengganan para sopir untuk masuk Terminal sehingga membuat Terminal selalu sepi. Hal ini bisa saja dikarenakan tidak adanya sanksi bagi angkutan umum yang tidak mau masuk Terminal. Kemudian dari sisi rendahnya penerimaan retribusi kios, hal ini dikarenakan para petugas terkendala dengan banyaknya pedagang kios yang beralasan tidak mampu membayar karena kiosnya selalu sepi serta banyak pemilik yang tidak berdomisili di area Terminal

Kartasura. Ketegasan dari para petugas tentulah dibutuhkan untuk menghadapi permasalahan tersebut.

Terdapat beberapa fasilitas utama dan penunjang yang belum disediakan dan atau kondisinya tidak memadai. Hal ini diperparah dengan fasilitas umum penunjang Terminal yang dibiarkan mangkrak, beberapa kios juga rusak parah. Bahkan diduga sejumlah kios dialihfungsikan menjadi hunian, disewakan pada pihak lain yang tidak berkepentingan (tempat pengumpulan barang rongsok), bahkan tempat karaoke oleh beberapa pihak. Untuk fasilitas mandi, cuci, kakus (MCK) serta musholla telah tersedia, hanya saja belum memenuhi standar Terminal.



Gbr 4. Kios yang beralih fungsi

Bagi penumpang terdapat pertimbangan lain mengapa mereka enggan untuk naik atau turun di Terminal Kartasura. Selain lokasinya yang jauh, Terminal Kartasura juga cukup sepi sehingga menyebabkan Terminal Kartasura menjadi rawan tindak kriminal. Hal ini tentu bukan kondisi yang ideal terutama bagi para penumpang yang mengharapkan keamanan, keselamatan, serta kenyamanan selama dalam perjalanan.

Apabila dilihat dari kinerja secara keseluruhan Terminal Kartasura mengalami penurunan, hal ini ditandai dengan berkurangnya jumlah RIT kendaraan angkutan penumpang umum yang masuk Terminal, berkurangnya jumlah trayek dan armada kendaraan angkutan penumpang umum yang masuk ke dalam Terminal, berkurangnya jumlah calon penumpang yang datang ke Terminal, dan juga berkurangnya tingkat hunian kios.

Dengan melihat uraian diatas, permasalahan yang dihadapi Terminal Kartasura masih sangat banyak. Hal ini justru membuka peluang untuk meningkatkan sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo, dengan catatan permasalahan yang tengah dihadapi saat ini diatasi terlebih dahulu.

Dari awal mula didirikan, pembangunan Terminal Kartasura terkesan sekedar ingin mengurai kemacetan yang terjadi pada Terminal Kartasura sebelumnya. Setelah Terminal Kartasura dipindahkan, tidak ada lagi perencanaan pembangunan yang berkesinambungan yang dapat meningkatkan pendapatan serta kualitas Terminal Kartasura. Oleh karena itu perlulah kiranya untuk melakukan revaluasi tata ruang. Revaluasi tata ruang ini tidak hanya di lingkungan mikro Terminal saja tetapi juga lingkungan makro Kabupaten Sukoharjo secara keseluruhan.

Semua pihak tentu menginginkan agar Terminal Kartasura bisa beroperasi secara optimal serta dapat mengatasi berbagai kendala yang dihadapi saat ini. Terminal Kartasura merupakan Terminal tipe B, oleh karena itu dalam melakukan revaluasi tata ruang mikro

harus disesuaikan dengan peruntukannya. Keadaan Terminal Kartasura saat ini belum memenuhi standar Terminal tipe B, hal ini bisa dilihat dari fasilitas serta akses Terminal yang belum dibangun dengan baik.

Beberapa cara untuk meningkatkan sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo adalah dengan meningkatkan sarana dan fasilitas, akses, serta menjadikannya sebagai pusat keramaian. Peningkatan fasilitas perlu dilakukan, baik fasilitas utama maupun fasilitas pendukung. Fasilitas utama tersebut antara lain adalah tempat menurunkan dan menaikkan penumpang, tempat parkir, retribusi, menara pemantauan, tempat informasi, kios, cek kelalaian kendaraan. Sedangkan untuk fasilitas pendukung adalah sarana mandi, cuci, kakus (MCK), musholla, tempat penitipan barang, serta tempat pemeriksaan ibu hamil.

Peningkatan akses yang lebih baik dari yang telah ada saat ini merupakan hal yang perlu dilakukan. Akses Terminal ke jalan raya harus dipermudah dan diperlebar. Saat ini akses Terminal sangat jauh dari jalan raya, selain itu jalannya juga cukup sempit sehingga mempersulit angkutan serta kendaraan besar yang akan masuk Terminal, terutama bus antar kota yang berukuran besar.

Selain itu, akses yang perlu diperhatikan adalah menghubungkan Terminal dengan sarana lain yang memudahkan masyarakat dalam beraktivitas. Misalnya saja menghubungkan Terminal dengan bandara Adi Soemarmo yang hanya berjarak 6,7 km. Pemisahan jalur untuk angkutan barang, bus, maupun pribadi juga dapat dilakukan. Untuk jalur keluar masuk bus dari arah Kartasura ke Solo atau sebaliknya yang saat ini melalui Jl. Ahmad Yani bisa dialihkan melalui Jl. Adi Sucipto atau Jl. Adi Soemarmo.

Agar Terminal Kartasura tidak lagi sepi maka perlu untuk menjadikannya sebagai pusat keramaian agar dapat menarik penumpang secara khusus dan masyarakat secara umum. Agar bisa menjadi pusat keramaian maka di area Terminal Kartasura dapat didirikan kolam renang, pasar, taman rekreasi, ruang terbuka hijau, ataupun menjadikan pusat oleh-oleh, pusat kerajinan, bahkan pusat kuliner. Kios-kios yang selama ini masih mangkrak karena tidak digunakan bisa digunakan sebagai pusat perbelanjaan tadi.

Penegakan hukum juga merupakan salah satu poin penting untuk mengatasi permasalahan di Terminal Kartasura. Misalnya saja dalam hal keengganan sopir bus untuk masuk ke dalam Terminal, hal ini bisa diatasi dengan memberikan sanksi yang tegas apabila angkutan umum tidak masuk Terminal. Sedangkan untuk masalah keamanan bisa diatasi dengan membentuk kerjasama dengan pihak kepolisian/TNI atau bahkan melakukan pemberdayaan preman yang nantinya ikut menjaga keamanan dan kenyamanan semua pihak di lingkungan Terminal, dan bukan sebaliknya (mengganggu penumpang, mengambil uang dari sopir atau pemilik kios, dan lain-lain).

Revaluasi tata ruang makro tentu merupakan hal yang tidak mudah untuk dilakukan. Akan tetapi, apabila Pemerintah Kabupaten Sukoharjo bisa merencanakan site plan (rencana tapak) secara keseluruhan serta terkoordinasi dengan baik, tentu hal ini tidak hanya meningkatkan pendapatan Terminal Kartasura saja tetapi juga meningkatkan PAD Kabupaten Sukoharjo secara keseluruhan. Agar dapat meningkatkan pendapatan Terminal Kartasura secara khusus, Pemerintah Kabupaten Sukoharjo dapat melakukan revaluasi jaringan transportasi yang mengharuskan semua armada angkutan umum harus keluar masuk melalui Terminal Kartasura.

KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam kurun waktu tahun 2013 hingga tahun 2015 sumbangan Terminal Kartasura tidak mencapai 1% bila dibandingkan dengan PAD Kabupaten Sukoharjo. Hal ini menunjukkan Terminal Kartasura tidak memberikan kontribusi yang besar untuk PAD Kabupaten Sukoharjo. Sumbangan Terminal Kartasura terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo

masih dapat ditingkatkan, hanya saja permasalahan yang ada di lingkungan Terminal harus diatasi terlebih dahulu. Permasalahan yang dihadapi Terminal Kartasura untuk saat ini antara lain akses yang jauh dari jalan raya, fasilitas yang tidak memadai, kondisi yang sepi baik dari segi penumpang maupun jumlah angkutan yang keluar masuk. Apabila permasalahan ini teratasi maka dapat meningkatkan peluang Terminal Kartasura dalam memberikan sumbangan terhadap PAD Kabupaten Sukoharjo. Peluang untuk meningkatkan sumbangan Terminal Kartasura ini bisa dilakukan dengan melakukan revaluasi tata ruang lingkungan mikro Terminal dan lingkungan makro Kabupaten Sukoharjo. Revaluasi tata ruang Terminal bisa dilakukan dengan meningkatkan sarana, fasilitas, akses, serta menjadikannya sebagai pusat keramaian. Sedangkan secara makro, Kabupaten Sukoharjo dapat membuat perencanaan pembangunan Kabupaten yang menyeluruh sehingga ada integrasi antar bangunan serta fasilitas umum yang dibangun. Misalnya saja menghubungkan Terminal Kartasura dengan fasilitas lain yang mendukung peningkatan PAD, misalnya saja menghubungkannya dengan Bandara Adi Soemarmo. Penelitian ini hanya mengambil jangka waktu tiga tahun yaitu dari tahun 2013 hingga 2015 dikarenakan keterbatasan data yang dikumpulkan. Untuk penelitian selanjutnya disarankan mengambil jangka waktu yang lebih panjang agar hasil penelitian dapat lebih menyeluruh serta memberikan gambaran yang lebih luas lagi.

DAFTAR PUSTAKA

- Asis, Sri Hasnaeni. (2013). Optimalisasi Pemungutan Retribusi Terminal Di Dinas Perhubungan Dan Infokom Kabupaten Bantaeng. Universitas Hasanudin.
- Eriyanto. (2007). Teknik Sampling Analisis Opini Publik. LKIS. Yogyakarta.
- Hartoyo. Nafsi. (2014). Optimalisasi Aset Negara/Daerah. Widyaaiswara Balai Diklat. Semarang.
- Hazri, dan Tuti Khairani. (2009). Analisis Pengelolaan Terminal Sekapur Sirih di Bagansiapi-Api Oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika Kabupaten Rokan Hilir. Google.com.
- Iskandar. (2012). Banyak Bus Tak Masuk Terminal, Pedagang Mengeluh. Solopos. Solo.
- Solopos. 7 Juni 2014.
- Suara Merdeka. 30 Desember 2005.
- Sukriy. (2009). Optimalisasi Pengelolaan Aset Daerah. Wordpress.com.
- Sushernawan, Prasetya. Sulistyowati. dan Fitriyah. (2014). Sistem Pengelolaan Terminal Mangkang Kota Semarang. Jurnal Ilmu Pemerintahan. Universitas Diponegoro. Semarang
- .