

PERAN PEMERINTAH DALAM PENGELOLAAN TERMINAL DI TERMINAL REGIONAL DAYA KOTA MAKASSAR

Muh. Aslan¹, Muhlis Madani², Nuraeni Aksa³

¹⁾ Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fisipol Unismuh Makassar

²⁾ Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fisipol Unismuh Makassar

³⁾ Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fisipol Unismuh Makassar

ABSTRACT

This research aims to know government role and governmental step in management of Terminal Regional Daya Makassar City. It executed in Company of Area 'PD. Terminal Makassar Metro'. Type of this research is descriptive qualitative with source of primary and secondary data. Data are obtained by observation, interview and documentation. Data are analyzed by reduction, display data and verification later conducted anticipatory. Result of research indicates that governmental role in management of terminal is not yet optimal, which is supported by result of field observation and interview. As facilitator, motivator and regulator, government is not maximal in applying of relevant regulation of terminal, less co-ordinate and observation. Governmental steps in management of terminal are planning, budgeting, and implementing management of terminal.

Keywords: *role of government, management, terminal*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan mengetahui peran pemerintah dan langkah pemerintah dalam pengelolaan Terminal Regional Daya Kota Makassar. Dilaksanakan di Perusahaan Daerah "PD. Terminal Makassar Metro". Jenis penelitian deskriptif kualitatif dengan sumber data primer dan data sekunder. Data diperoleh melalui observasi, dokumentasi dan wawancara. Data dianalisis secara *reduction, display data* dan *verification* kemudian dilakukan *anticipatory*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran pemerintah dalam pengelolaan terminal belum optimal, yang mana didukung oleh hasil observasi lapangan dan wawancara. Sebagai fasilitator, motivator dan regulator, pemerintah tidak maksimal dalam penerapan peraturan terkait terminal, kurang melakukan koordinasi dan pengawasan. Langkah pemerintah dalam pengelolaan terminal ialah perencanaan, penganggaran, dan implementasi pengelolaan terminal.

Kata kunci: peran pemerintah, pengelolaan, terminal

PENDAHULUAN

Pelaksanaan otonomi daerah dititikberatkan pada kabupaten dan kota dimulai dengan adanya penyerahan kewenangan dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah. Penyerahan berbagai kewenangan dalam rangka desentralisasi ini tentunya disertai dengan penyerahan dan pengalihan pembiayaan. Otonomi daerah berlaku sejak 1 Januari 2001 yang mana menghendaki Pemda untuk berkreasi dalam mencari sumber penerimaan pembiayaan pembangunan serta diberi hak untuk mengatur rumah tangganya sendiri guna meningkatkan efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan pemerintahan.

Pelayanan yang diberikan Pemda kepada masyarakat salah satunya adalah pelayanan terhadap transportasi. Transportasi memiliki peran yang penting dan strategis dalam pembangunan. Oleh karena itu perlu ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu. Untuk mewujudkannya, maka diperlukan sebuah terminal dengan dukungan aksesibilitas dan sistem sirkulasi yang baik secara maupun

pengaturan sistem pergerakan secara efektif dan efisien.

Secara fungsional, Terminal Regional Daya Kota Makassar adalah terminal penumpang tipe A dan merupakan terminal induk yang ada di Kota Makassar yang keberadaannya sangat vital dalam memberikan pelayanan transportasi kepada masyarakat dan memberikan kontribusi bagi efisiensi perjalanan masyarakat yang ada di Kota Makassar. Selain itu keberadaan TRD juga sangat berpengaruh terhadap sumbangan kepada Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Makassar.

Teori peran (*theory of role*) mendefinisikan peran atau *role* sebagai “*the boundaries and sets of expectations applied to role incumbents of a particular position, which are determined by the role incumbent and the role senders within and beyond the organization’s boundaries*” (Banton, Katz & Kahn, dalam Bauer, 2003: 54).

Menurut Dougherty & Pritchard dalam Bauer (2003: 55), teori peran ini memberikan suatu kerangka konseptual dalam studi perilaku di dalam organisasi. Mereka menyatakan

bahwa peran itu melibatkan pola penciptaan produk sebagai lawan dari perilaku atau tindakan.

Scott dalam Kanfer (1987: 197) menyebutkan 5 (lima) aspek penting dari peran, yaitu (1) peran itu bersifat impersonal dimana posisi peran itu sendiri akan menentukan harapannya, bukan individunya, (2) peran itu berkaitan dengan perilaku kerja (*task behavior*), yaitu perilaku yang diharapkan dalam suatu pekerjaan tertentu, (3) peran itu sulit dikendalikan (*role clarity and role ambiguity*), (4) peran itu dapat dipelajari dengan cepat dan dapat menghasilkan beberapa perubahan perilaku utama, (5) peran dan pekerjaan (*jobs*) itu tidaklah sama seseorang yang melakukan satu pekerjaan bisa saja memainkan beberapa peran.

Peran merupakan proses dinamis kedudukan. Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Perbedaan antara kedudukan dengan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tidak dapat dipisah-pisahkan karena yang satu

tergantung pada yang lain dan sebaliknya (Soekanto, 2009: 212).

Fasilitator adalah seorang yang membantu sekelompok orang memahami bersama mereka dan membantu mereka membuat rencana guna mencapai tujuan tersebut tanpa mengambil posisi tertentu dalam diskusi (Sam Kaner and Colleagues, 2007: 32).

Motivasi menurut A.M. Sardiman (2007: 73) mengatakan bahwa motivasi adalah daya penggerak yang telah menjadi aktif. Motif menjadi aktif pada saat-saat tertentu, terutama bila kebutuhan untuk mencapai tujuan sangat dirasakan atau mendesak.

Peran pemerintah sebagai regulator merupakan pihak yang bertanggung jawab dalam pengambilan keputusan atau kebijakan mengenai regulasi (Ryaas Rasyid dalam Muhadam Labolo, 2010: 32). Fungsi Regulator antara lain: (a) mengupayakan efisiensi dan peningkatan layanan, (b) menetapkan standar kinerja, (c) memberi insentif untuk meningkatkan O dan M, (d) memberi penghargaan untuk manajer yang baik; (e) memberi sanksi untuk

kinerja yang jelek, (f) memajukan hubungan yang responsif kepada kebutuhan langganan, (g) menjaga kelangsungan dan perluasan layanan dengan peningkatan kinerja dan menjamin pengembalian biaya.

Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimaksud dengan terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan atau barang serta perpindahan moda angkutan. Terminal merupakan unit fasilitas untuk pelayanan umum, dalam hal ini pergerakan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Sebagai fasilitas umum, terminal harus dapat memberi pelayanan kepada masyarakat dengan sebaik-baiknya.

Terminal mempunyai tugas dan tanggung jawab sebagaimana unit pelayanan yang lainnya. Dalam sistem jaringan angkutan Tugas dan tanggung jawab tersebut termasuk dalam kategori perencanaan. Tugas pertama melakukan kegiatan perencanaan operasional terminal meliputi (a) penataan pelataran terminal menurut

rute atau jurusan, (b) penataan fasilitas penumpang, (c) penataan fasilitas penunjang terminal, (d) penataan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal, (e) penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan, (f) penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawasan, (g) pengaturan jadwal petugas di terminal, (h) evaluasi sistem pengoperasian terminal, (i) mengatur petugas administrasi, operasional dan pemeliharaan fasilitas terminal sesuai dengan tugas dan fungsinya masing-masing. Tugas kedua melaporkan pelaksanaan penyelenggaraan terminal kepada kepala Dinas Perhubungan secara *periodic*. Tugas ketiga melakukan koordinasi dengan instansi terkait dalam penyelenggaraan terminal seperti kepolisian, tokoh masyarakat di lingkungan terminal.

Terminal merupakan unit fasilitas untuk pelayanan umum, dalam hal ini pergerakan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Sebagai fasilitas umum, terminal harus dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan sebaik-baiknya. Dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat

khususnya angkutan massal, PD. TMM sebagai Perusahaan Daerah 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.

METODE PENELITIAN

Waktu penelitian ini dilakukan selama dua 2 (dua) bulan yang dimulai tanggal 3 Agustus – 3 Oktober 2015. Adapun penelitian ini dilaksanakan di Perusahaan Daerah Kota Makassar yaitu PD. Terminal Makassar Metro sebagai pengelola terminal yang ada di Kota Makassar yang berada di Jl. Kapasa Raya No. 33 Kelurahan Daya Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar. Penelitian juga dilaksanakan di Dinas Perhubungan Kota Makassar yang berlokasi di area perbatasan Gowa Makassar.

Pertimbangan peneliti sehingga tertarik untuk melakukan penelitian tentang peran pemerintah dalam pengelolaan Terminal Regional Daya Kota Makassar ini adalah dengan adanya degradasi fungsi terminal

tersebut yang diindikasikan munculnya terminal liar (terminal bayangan) yang marak di sekitar terminal, dengan melihat status terminal yang satu-satunya tipe A di kawasan Indonesia Timur dan luasnya terminal tersebut menjadi keunikan tersendiri, hal inilah yang mendasari perlunya dilakukan penelitian.

Penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif dengan menggambarkan makna data empirik yang berkaitan dengan hal objek penelitian agar penelitian ini dapat menjelaskan dan menggambarkan tentang Peran Pemerintah dalam Pengelolaan Terminal di Terminal Regional Daya Kota Makassar. Tipe Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif yaitu dengan mengungkap fakta, keadaan, fenomena, variabel dan keadaan sebenarnya terhadap Peran Pemerintah serta langkah-langkahnya dalam Pengelolaan Terminal Regional Daya Kota Makassar.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro (PD. TMM) adalah sebuah perusahaan daerah yang

dibentuk oleh pemerintah Kota Makassar dengan kerjasama pihak ketiga PT. Kalla Inti Karsa (PT. KIK) yang mana perusahaan ini bergerak dibidang pengelolaan terminal yang ada di Kota Makassar.

Sebagai fasilitas umum, terminal harus dapat memberi pelayanan kepada masyarakat dengan sebaik-baiknya dalam rangka terwujudnya pelaksanaan pengelolaan terminal secara lebih berdaya guna dan berhasil guna serta untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, maka dipandang perlu untuk mengatur pengelolaan terminal dalam suatu Peraturan Daerah Nomor 15 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Terminal Penumpang.

Pemerintah sebagai fasilitator hendaknya memberikan kepercayaan kepada masyarakat untuk mengambil peran sesuai dengan kemampuannya untuk penyelesaian suatu program. Salah satu indikator keberhasilan dari kegiatan fasilitasi yaitu menumbuhkan kemandirian masyarakat. Kemampuan masyarakat harus seharusnya selalu dikembangkan. Fasilitator harus mampu mengurangi bentuk intervensi yang tidak perlu yang dapat menghambat kemandirian masyarakat, sehingga

masyarakat benar-benar tahu dan ikut menentukan jenis kebijakan yang dianggap tepat tentang pembangunan sampai pengelolaan suatu terminal termasuk penganggaran pembangunan terminal.

Anggaran merupakan suatu rencana yang disusun secara sistematis dalam bentuk angka dan dinyatakan yang dinyatakan dalam unit moneter yang meliputi seluruh kegiatan perusahaan untuk jaga waktu (periode) tertentu di masa yang akan datang. Penganggaran merupakan komitmen resmi manajemen yang terkait dengan harapan manajemen tentang pendapatan, biaya dan beragam transaksi keuangan dalam jangka waktu tertentu yang akan datang.

Pemerintah merupakan fasilitator yang harus mampu menyediakan anggaran, namun dalam pengelolaan terminal anggaran pembangunan diperoleh sepenuhnya dari pendapatan retribusi terminal dan jasa lainnya.

Selaku pihak yang bertanggungjawab dalam pengelolaan terminal maka PD. TMM bertanggungjawab mencari penerimaan yang nantinya akan dianggarkan untuk pembangunan terminal dan penyediaan

fasilitas namun ada kendala dalam hal ini yaitu kepemilikan perusahaan daerah tersebut tidak sepenuhnya kepunyaan Pemkot. Sebagian besar aset masih milik PT. KIK sebagai pihak ketiga dalam pembangunan terminal artinya PD. TMM tidak berhak menganggarkan perbaikan terhadap bangunan yang ada di area terminal.

Kesimpulan yang diperoleh PD. TMM didirikan oleh Pemkot Makassar tujuannya adalah sebagai sumber penerimaan atau Pendapatan Asli Daerah (PAD) artinya sebagai sumber penerimaan daerah maka PD. TMM juga harus mencari sumber penerimaan untuk menghasilkan pendapatan yang maksimal dari pengelolaan terminal.

Pemerintah sebagai motivator merupakan mitra yang sangat penting dalam proses meningkatkan kesejahteraan masyarakat serta merupakan pihak yang harus mampu mengembangkan usaha yang dapat meningkatkan pendapatan daerahnya, sehingga hal tersebut sangatlah dibutuhkan peran pemerintah agar bagaimana memberikan dorongan atau motivasi supaya terciptanya kerjasama

dengan baik dalam mengelola terminal secara profesional.

Pemerintah Kota Makassar sebagai motivator sebenarnya selalu mengarahkan masyarakat terutama pemerintah khususnya pihak pengelola terminal PD. TMM dan instansi terkait. Pemerintah tentu harus memperhatikan dan memastikan bahwa pembangunan terminal itu mampu meningkatkan pelayanan kepada masyarakat sekaligus memberi keuntungan yang berdampak pada pendapatan daerah serta menekan biaya sosial ekonomi.

Hal tersebut didukung dengan adanya kegiatan seminar dan pelatihan dalam pengelolaan terminal kepada karyawan dan instansi terkait dalam pengelolaan terminal regional daya tersebut dan bukan karena itu pengelolaan terminal tidak optimal akan tetapi kesadaran masing-masinglah yang kurang akan pentingnya sebuah terminal.

Selanjutnya peran pemerintah sebagai regulator yang tentu saja sangat berpengaruh dibidang produksi kebijakan yang mempengaruhi dunia usaha secara keseluruhan. Tentunya regulasi atau deregulasi pada tingkatan terminal sangat berpengaruh terhadap

upaya pengelolaan terminal dalam melakukan terobosan baru. Regulasi yang dimaksud untuk kepentingan orang banyak bisa menjadi penghambat inovasi bila pemerintah tidak sensitif pada *impact* suatu kebijakan yang akan atau telah dibuatnya.

Untuk meningkatkan pengelolaan terminal, Pemkot Makassar harus mampu membuat regulasi atau kebijakan yang dapat menjadi peraturan yang menjadi patokan dalam meningkatkan atau mengoptimalkan pengelolaan terminal.

Landasan kerja yang jelas dan kewenangan hukum merupakan suatu usaha dari instansi misalnya pemerintah yang telah diberi wewenang atau otoritas untuk mengatur aktivitas tertentu yang berada di wilayah yurisdiksinya. Hal ini berarti pemerintah memberlakukan aturan tertentu yang mendikte aktivitas lain, dalam kaitannya dengan terminal, regulasi merupakan alat bagi pemerintah dalam koridor kebijakan mengenai terminal yang telah ditetapkan.

Pemerintah sebagai regulator belum sistematis dalam menciptakan

sebuah regulasi terkait pengelolaan terminal, sehingga pemerintah belum baik dalam menciptakan regulasi yang terkait dengan pengelolaan terminal di Kota Makassar.

Contoh kasusnya adalah regulasi yang dikeluarkan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Makassar tentang pemberian izin Penyelenggaraan Pool dan Agen Perusahaan Otobus (PO) kepada tiga PO bus di Makassar untuk menaikkan dan menurunkan penumpang tidak dalam terminal adalah bertentangan dengan pasal 36 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan setiap kendaraan bermotor umum wajib singgah di terminal yang sudah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Ketiga PO tersebut adalah PT. Ariang Trans, PT. Litha & Co dan Bintang Prima yang mendapat izin dari Keputusan Dinas Perhubungan tersebut.

Kesimpulannya adalah pemerintah sebagai regulator harus mampu membuat peraturan yang jelas, terarah dan pihak pengelola harus bisa menjalankan aturan tersebut sehingga masyarakat dapat memahami hal tersebut.

Sistem pelayanan dalam terminal merupakan sebuah sistem dan perlu adanya peningkatan pelayanan. Sistem terminal ini juga berinteraksi dengan dunia lingkungan luas, seperti ekonomi, budaya, teknologi, politik, hukum, dan lainnya. Dalam upaya peningkatan pelayanan yang dilakukan oleh pengelola TRD belum berjalan baik karena terkendali dengan sarana maupun prasarana yang ada dalam terminal tersebut. Selain masalah internal yang membuat pelayanan kurang baik adalah adanya terminal bayangan, masalah inilah yang sangat besar memberikan dampak negatif terhadap pelayanan terminal.

Perencanaan dapat dibuat pengalokasian sumber daya yang paling baik. Alternatif dapat dibuat, agar sumber digunakan dengan sebaik-baiknya. Perencanaan merupakan alat ukur daripada kemajuan ekonomi dan juga sebagai alat pengawas daripada pelaksanaan pembangunan. Melalui perencanaan dapat dibuat perkiraan keadaan di masa yang akan datang. Dengan perencanaan diharapkan pembangunan tidak akan terputus, sebab perencanaan merencanakan

proses pembangunan yang menyeluruh.

Pengelolaan TRD, telah dibuat perencanaan tentang bagaimana pengelolaan terminal ini ke depannya. Tentunya perencanaan tersebut tidak keluar dari aspek pengelolaan terminal, akan tetapi beberapa dari perencanaan yang telah dibuat menghadapi kendala dalam pelaksanaannya salah satunya yang berkaitan dengan rencana perbaikan bangunan ataupun jalan yang rusak karena bukan sepenuhnya milik PD. TMM yang artinya fasilitas dan bangunan dalam area terminal itu sebagian besar masih milik PT. KIK.

Inilah jawaban atas pertanyaan kenapa fasilitas-fasilitas kantor dan bangunan dalam terminal itu tidak diperbaiki oleh pihak pengelola. Terkait dengan pengelolaan terminal yang akan diserahkan kembali ke Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) telah beredar isu dan itu adalah tindakan terakhir atau pilihan terakhir jika nantinya pengelolaan TRD semakin memburuk dan terus mengalami degradasi fungsi.

Survei di lapangan terkait dengan siapa yang nantinya akan mengelola terminal ke depan belum pasti, akan

tetapi pengelolaan terminal oleh PD. TMM senantiasa mengupayakan untuk memberikan pelayanan dan bagaimana menghadapi masalah seputar terminal seperti masalah utama yang dihadapi yaitu terminal bayangan.

Belakangan ini upaya yang dilakukan pemerintah Kota Makassar dalam pemberantasan masalah terkait dengan terminal bayangan dan lainnya adalah Pembentukan Tim Terpadu Pembinaan yang tertuang dalam Surat Keputusan Walikota Makassar Nomor 551.05/1181/Kep/VII/2014 dimana keluaran dan dibentuk dalam rangka mengoptimalkan fungsi terminal sebagaimana mestinya dan menertibkan kendaraan bermotor umum yang beroperasi sesuai dengan ketentuan pasal 36 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang mewajibkan kendaraan umum wajib masuk ke terminal untuk menurunkan dan atau menaikkan penumpang.

Pembentukan Tim Terpadu Pembinaan ini melibatkan beberapa unsur keanggotaan sebagaimana yang tertulis dalam surat keputusan tersebut. Walaupun operasinya baru efektif mulai pada bulan Juli 2015 akan tetapi diharapkan memberi dampak positif.

Penganggaran adalah suatu proses menyusun rencana keuangan, yaitu pendapatan dan pembiayaan, kemudian mengalokasikan ke masing-masing kegiatan. Penganggaran juga merupakan komitmen resmi manajemen yang terkait dengan harapan manajemen tentang pendapatan, biaya dan beragam transaksi keuangan dalam jangka waktu tertentu di masa yang akan datang. Penyusunan anggaran usaha-usaha akan lebih banyak berhasil apabila ditunjang oleh kebijaksanaan-kebijaksanaan yang terarah dan dibantu oleh perencanaan-perencanaan yang matang.

Jika berbicara soal anggaran dalam hal ini terkait pengelolaan terminal, anggaran untuk pengelolaan terminal diperoleh sendiri dari PD. TMM dari hasil penerimaan seperti retribusi dan jasa lainnya. Anggaran yang diperoleh setiap tahun tidak menentu dan relatif kuah berdasarkan data yang diperoleh, dengan begitu anggaran untuk pengelolaan juga tidak menentu atau fluktuatif berdasarkan pendapatan tiap tahun.

Sebagai perusahaan daerah yang berada di bawah naungan Pemkot

Makassar maka PD. TMM disini sesuai dengan kedudukannya bertanggung jawab atas tugasnya sebagai perusahaan daerah terminal termasuk bagaimana meningkatkan PAD. Kesimpulannya bahwa persoalan anggaran dalam pengelolaan TRD ditanggung oleh pihak pengelola dalam hal ini adalah PD. TMM.

Perencanaan yang telah dilaksanakan sebelumnya oleh pemerintah sudah terlaksana dari beberapa rencana yang ada, meskipun dalam implementasinya masih menghadapi hambatan untuk mencapainya. Pencapaian perencanaan pengelolaan terminal perlu adanya tindakan yang jelas dalam mencapai hal yang telah direncanakan agar proses pengelolaan TRD berjalan dengan baik.

Kerjasama yang dilakukan oleh pemerintah mengenai perencanaan, penganggaran untuk mengatasi masalah-masalah seputar terminal dan lainnya, harus ada tindakan yang jelas dan terarah agar pengelolaan terminal dapat berjalan dengan baik, di sinilah dibutuhkan peran pemerintah dan langkah pemerintah untuk mengawasi

dan mengevaluasi proses implementasi yang dilakukan oleh pihak yang mengelola terminal di lapangan agar tidak terjadi ketimpangan dan penyelewengan yang dilakukan oleh pihak yang bertanggung jawab.

Kenyataan terkait perencanaan bahwa, proses implementasi atau pelaksanaan yang telah direncanakan sebelumnya oleh Pemkot Makassar tidak sesuai yang terjadi di lapangan, hal ini disebabkan karena Pemkot Makassar tidak melakukan evaluasi terhadap pengelolaan terminal, sehingga apa yang diharapkan dalam pengelolaan terminal tidak tercapai sesuai dengan harapan walaupun implementasi terminal sesuai dengan prosedur yang ada jika pengelolaan terminal tidak diawasi maka akan tetap ada terminal bayangan yang membuat sepi terminal resmi, itulah masalah yang harus dibenahi agar supir dan penumpang tertarik dan nyaman berada di dalam terminal menunggu keberangkatan masing-masing.

Evaluasi pelaksanaan rencana adalah bagian dari kegiatan perencanaan pembangunan yang secara sistematis mengumpulkan dan menganalisis data dan informasi untuk

menilai pencapaian sasaran, tujuan dan kinerja pembangunan.

Evaluasi ini dilaksanakan berdasarkan indikator dan sasaran kinerja yang tercantum dalam dokumen rencana pembangunan. Indikator dan sasaran kinerja mencakup masukan (*input*), keluaran (*output*), hasil (*result*), manfaat (*benefit*) dan dampak (*impact*). Dalam rangka perencanaan pembangunan, setiap kementerian atau lembaga, baik pusat maupun daerah, berkewajiban untuk melaksanakan evaluasi kinerja pembangunan yang merupakan dan atau terkait dengan fungsi dan tanggung jawabnya. Dalam melaksanakan evaluasi kinerja proyek pembangunan, kementerian atau lembaga, baik pusat maupun daerah, mengikuti pedoman dan petunjuk pelaksanaan evaluasi kinerja untuk menjamin keseragaman metode, materi, dan ukuran yang sesuai untuk masing-masing jangka waktu sebuah rencana.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian di tersebut, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa peran pemerintah

dalam pengelolaan terminal regional daya dapat diketahui bahwa peran pemerintah sebagai fasilitator, motivator, dan regulator belum optimal atau maksimal. Hal tersebut diketahui karena kurangnya koordinasi dan pengawasan pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan dan pihak terkait terhadap pengelola terminal dan masyarakat. Selain daripada itu, adanya pihak ketiga yang ikut yaitu PT. Kalla Inti Karsa (PT. KIK) sebagai pemegang sebagian aset (saham).

Langkah-langkah yang ditempuh dalam pemerintah mengelola Terminal Regional Daya terdapat tiga indikator yaitu Perencanaan Pengelolaan Terminal, Penganggaran Pengelolaan Terminal, Implementasi Pengelolaan Terminal.

DAFTAR PUSTAKA

- Bauer, Jeffrey C. 2003. *Role Ambiguity and Role Clarity: A Comparison of Attitudes in Germany and the United States*. Clermont: Dissertation, University of Cincinnati.
- Kanfer, R. 1987. *Task-specific motivation: An integrative approach to issues of measurement, mechanisms, processes, and determinants*. *Journal of Social and Clinical Psychology*, 5, 237-264.

- Soekanto, S. 2009. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Edisi Baru. Jakarta: Rajawali Pers.
- Kaner, S. with Lind, L., Toldi, C., Fisk, S. and Berger, D. 2007 *Facilitator's Guide to Participatory Decision-Making*.
- Sardiman, A.M. 2007. *Interaksi dan Motivasi Belajar Mengajar*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Ryaas, Rasyid, Afan G., dan Syaukani HR.H.. 2009. *Otonomi Daerah Dalam Negara Kesatuan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset.
- Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Pemerintah Kota Makassar. Surat Keputusan Walikota Makassar No. 551.05/1181/Kep/VII/2014.