INFLUENCE OF MAIN COMPETENCE AND DIFFERENT COMPETENCY ON DECISION MAKING
(Case Study of Retribution Rates at Passenger Public Transport Terminal in East Java)

[1]Soko Wikardojo, [2]Adrian Junaidar
Faculty of Economic, University of Tribhuwana Tunggadewi
[1]sokowikardojo@yahoo.co.id, [2]adrian.junaidar@gmail.com

ABSTRACT

User charge tariff influenced by competence (Wikardojo, 2012). Competence by Spencer (1993) is personal character in individual behavior for task, have threshold competence and differentiating competence. Timmermann and Granger (2004) said that efficient market will predict optimum by complete information. Hypotesis in this research is threshold competence and differentiating competence influence decision making in user charge tariff in public transport highway station in East Java. This research use primer data from population of 77 public transport highway station and get 30 random sample. To measuring threshold and differentiating competence influence decision making use descriptive analysis. This reseach result that differentiating competence give influence to decision making.

Key words***:*** threshold competencies, differentiating competencies, decision making.

PENGARUH KOMPETENSI UTAMA DAN KOMPETENSI PEMBEDA TERHADAP PENGAMBILAN KEPUTUSAN
(Studi Kasus Tarif Retribusi di Terminal Angkutan Umum Penumpang Jalan Raya di Jawa Timur)

Soko Wikardojo[1], Adrian Junaidar[2]
Fakultas Ekonomi, Universitas Tribhuwana Tunggadewi
sokowikardojo@yahoo.co.id[1],adrian.junaidar@gmail.com[2]

ABSTRAK

Tarif pengguna dipengaruhi oleh kompetensi (Wikardojo, 2012). Kompetensi oleh Spencer (1993) adalah karakter pribadi dalam perilaku individu untuk tugas, memiliki kompetensi ambang batas dan kompetensi pembeda. Timmermann dan Granger (2004) mengatakan bahwa pasar yang efisien akan memprediksi optimal dengan informasi yang lengkap. Hipotesis dalam penelitian ini adalah kompetensi ambang batas dan kemampuan membedakan pengaruh pengambilan keputusan dalam tarif pengguna di stasiun jalan raya angkutan umum di Jawa Timur. Penelitian ini menggunakan data primer dari populasi 77 stasiun tol angkutan umum dan mendapatkan 30 sampel acak. Untuk mengukur ambang batas dan membedakan kompetensi mempengaruhi pengambilan keputusan menggunakan analisis deskriptive. Hasil penelitian ini yang membedakan kompetensi memberikan pengaruh terhadap pengambilan keputusan.

Kata kunci: kompetensi ambang batas, membedakan kompetensi, pengambilan keputusan.

Pendahuluan

Terminal ditinjau dari sudut pandang wujud fisiknya sebagai tempat perpindahan orang antar moda serta konsolidasi kendaraan sarana transportasi, maka dapat menunjang kelancaran arus pergerakan manusia dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Pergerakan ini melalui lintasan, adakalanya lintasan itu utuh, adakalanya bercabang akibat perbedaan arah pergerakan yang diinginkan pada saat yang bersamaan sehingga dikenal adanya simpul pergerakan yang berfungsi sebagai pembagi arah atau mengakhiri lintasan satu dan melanjutkannya dengan lintasan lainnya. Untuk kegiatan simpul yang rendah cukup disediakan semacam halte, namun untuk kegiatan yang kompleks dan intensitas tinggi perlu adanya prasarana yang disebut terminal.

Pada modal angkutan umum jalan raya antar kota, kebutuhan terminal sangat penting. Terminal sebagai simpul pertemuan antara angkutan kota dengan angkutan antar kota maka terminal berfungsi sebagai tempat perpindahan orang atau barang dari satu jenis angkutan ke jenis angkutan yang lain, atau memindahkan dari lintasan rute satu ke lintasan rute lain yang menghubungkan lokasi di kota dengan di luar kota. Sedangkan bagi kendaraan pengangkut orang atau barang, keberadaan terminal akan memudahkan konsolidasi kendaraan untuk menentukan tempat asal dan tujuan pergerakan.

Berkaitan dengan kegiatan pergerakan orang dan kendaraan di dalam terminal, maka terminal membutuhkan berbagai prasarana. Jenis, jumlah, dan besarannya tergantung kepada besarnya pelayanan terminal tersebut. Fasilitas fisik tersebut berguna untuk melayani kebutuhan kendaraan dan orang selama ada di terminal dan untuk persiapan selama perjalanan, diantaranya adalah pelayanan parkir kendaraan, makan dan minum, tempat tunggu dan istirahat, buang air dan mandi, cuci kendaraan, perbaikan kendaraan dan lain sebagainya.

Terminal merupakan prasarana transportasi yang cukup penting saat ini, ditinjau dari sudut fungsi fisiknya sebagai tempat perpindahan orang antar modal serta konsolidasi kendaraan sarana transportasi maupun sudut kelembagaan sebagai tempat pemungutan retribusi pendapatan asli daerah yang merupakan sumber penerimaan bagi pemerintah daerah untuk digunakan membiayai pembangunan daerah. Pendapatan yang diperoleh dari terminal berupa retribusi. Jenis retribusi disesuaikan dengan kegiatan yang ada di terminal yang bersangkutan, di antaranya adalah retribusi jasa pemberangkatan bus. Retribusi jasa pemberangkatan bus merupakan retribusi yang dibayar oleh bus (pemilik bus melalui kondektur bus).

Seiring dengan diberlakukan-nya otonomi daerah sejak 1 Januari 2001, banyak kewenangan pusat yang dialihkan ke daerah, diantaranya bahwa daerah harus mampu mengelola keuangannya termasuk mencari pendapatan asli daerah untuk menutup kebutuhan operasional dan

pembangunan di daerah masing-masing.

Namun, keinginan yang menggebu-gebu dari pemerintah daerah untuk meningkatkan pendapatan asli daerah, tidak sejalan dengan kondisi yang ada di terminal. Dengan rendahnya peran retribusi terminal dalam APBD tahun 2000 di kota-kota Jawa Timur, di bawah 2% (Wikardojo, 2001), justru menjadikan terminal menjadi beban bagi keuangan pemerintah daerah. Salah satu faktor yang mempengaruhinya adalah pengambilan keputusan pejabat pada penentuan tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya.

Penentuan tarif retribusi mengacu pada Hyman (2002:398-399) menyebutkan bahwa ongkos pemakai adalah harga yang ditentukan melalui keputusan politik, bukan pengaruh pasar. Sedangkan keputusan politik ditentukan oleh pejabat yang berwenang. Jadi beberapa faktor yang mempengaruhi dalam pengambilan keputusan penentuan tarif retribusi adalah kompetensi pejabat berkaitan dengan bidang teknis yang menjadi tanggung jawabnya,. Dengan demikian diperlukan masukan bagi pengelola terminal angkutan umum penumpang jalan raya, berupa variabel apa saja yang mempengaruhi penentuan tarif retribusi jasa pemberangkatan bus di terminal bus di Jawa Timur. Variabel tersebut adalah kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan.

Merujuk pada fungsi fisik terminal dikaitkan dengan hubungan kelembagaan pemerintahan pada masa otonomi daerah, maka dapat disimpulkan bahwa permasalahannya adalah belum jelasnya pengaruh kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan terhadap penentuan tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur, sehingga menyebabkan keputusan pemerintah yang berkaitan dengan retribusi terminal hanya dikaitkan dengan upaya meningkatkan tarif retribusi tanpa memperhatikan faktor-faktor yang sesungguhnya mempengaruhi tarif retribusi. Dengan demikian, maka masalah pokok pada penelitian ini dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana deskripsi kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan, keterampilan serta tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur?
2. Bagaimana pengaruh kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan terhadap tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur?

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mendeskripsikan kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri,pengetahuan, keterampilan serta tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur.

2. Menganalisis pengaruh kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan terhadap penentuan tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur.

Angkutan Umum Penumpang

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang). Dengan atau tanpa kendaraan, perangkutan dapat dikategorikan menjadi perangkutan orang dan barang. Adakalanya keduanya bergabung dalam satu sarana bersama-sama. Bahasan tentang angkutan orang ditekankan pada jenis angkutan umum penumpang mengingat pada umumnya jenis angkutan ini merupakan pelayanan dengan lintasan tetap yang dapat dipolakan secara tegas. Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar.

Faktor-faktor yang mempengaruhi jenis angkutan umum penumpang yang dilayani oleh terminal angkutan umum penumpang jalan raya:

1. Faktor pelayanan (kelas ekonomi, kelas bisnis dan kelas eksekutif).
2. Faktor kawasan pelayanan (desa, kota dan antarkota).
3. Ukuran kendaraan (bus besar, bus sedang, bus kecil, mikrobus, minibus, truk dan sedan).

Klasifikasi jenis kendaraan yang dilayani oleh terminal angkutan umum penumpang jalan raya:

1. Bus cepat adalah bus yang perjalanannya dibatasi tempat-tempat pemberhentiannya pada terminal-terminal yang telah ditetapkan. Asal dan tujuan perjalanannya adalah pada ibukota kota atau kabupaten. Menjalani trayek dengan jarak tempuh dalam sekali perjalanan lebih dari 400 km. (Petunjuk Pelaksanaan Surat Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri No:KM 26/HK.205/Phb.77 – 271 Tahun 1977, Tanggal 10 Agustus 1977 tentang Terminal dan Retribusi Terminal).
2. Bus cepat terbatas (Pattas) adalah bus yang perjalanannya dibatasi tempat-tempat pemberhentiannya pada terminal-terminal yang telah ditetapkan. Asal dan tujuan perjalanannya adalah pada ibukota kota atau kabupaten.
3. Bus lambat adalah bus yang perjalanannya diperkenankan berhenti pada terminal-terminal sesuai dengan daftar perjalanan (Petunjuk Pelaksanaan Surat Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri No:KM 26/HK.205/Phb.77 – 271 Tahun 1977, Tanggal 10 Agustus 1977 tentang Terminal dan Retribusi Terminal).
4. Bus kota adalah bus yang melayani rute dalam kota.
5. Bus desa adalah bus yang melayani rute kota menuju kecamatan yang ada di sekitar kota.

6. Mobil penumpang umum (MPU) adalah kendaraaan jenis mikrobus yang dapat mengangkut penumpang jarak sedang antar kota dengan jumlah penumpang sedang.
7. Angkutan perkotaan (Angkot) adalah angkutan penumpang dengan menggunakan minibus yang melayani rute dalam kota.
8. Angkutan pedesaan (Angkudes) adalah angkutan penumpang dan barang dengan menggunakan minibus, truk tertutup, pick up tertutup, yang melayani rute menuju desa di luar kota.
9. Angkutan serba guna (Angguna) adalah angkutan umum pribadi orang dan barang tanpa rute.
10. Taksi adalah angkutan umum pribadi orang tanpa rute.

Di daerah yang tingkat kepemilikan kendaraannya tinggi sekalipun, tetap terdapat orang yang ternyata membutuhkan dan menggunakan sarana angkutan umum penumpang. Kepemilikan kendaraan adalah faktor penting yang mempengaruhi apakah seseorang tergolong paksaan atau pilihan. Cukup beralasan untuk mengatakan bahwa proporsi pilihan di daerah perkotaan yang tingkat kepemilikan kendaraannya tinggi, lebih banyak daripada paksaan (Bruton, 1970: 161).

Orang yang naik angkutan umum disebut penumpang. Penumpang secara keseluruhan dianggap pasar, yang memiliki tuntutan atau kebutuhan sama disebut pangsa pasar. Tiap pangsa pasar biasanya memiliki pola ciri permintaan yang biasanya sudah diketahui.

Terminal Transportasi Jalan Raya

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, “Terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum”.

Fungsi Pokok Terminal

1. Menyediakan akses ke kendaraan yang bergerak pada jalur khusus
2. Menyediakan tempat dan kemudahan perpindahan atau pergantian moda angkutan dari kendaraan yang bergerak pada jalur khusus ke moda angkutan lain.
3. Menyediakan sarana simpul lalu lintas dan tempat konsolidasi lalu-lintas.
4. Menyediakan tempat untuk menyimpan kendaraan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, terminal diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Terminal Penumpang Tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan atau angkutan umum lintas batas negara, angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota (AK) dan Angkutan Pedesaan (ADES).
2. Terminal Penumpang Tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota (AK) dan Angkutan Pedesaan (ADES).
3. Terminal Penumpang Tipe C, berfungsi melayani kendaraan

umum untuk Angkutan Kota (AK) dan Angkutan Pedesaan (ADES).

Kedatangan penumpang dan barang yang akan diangkut pada umumnya tidak serentak dengan kedatangan kendaraan. Bila penumpang, barang dan kendaraan datang tepat bersamaan, tidaklah efisien mengangkutnya pada saat itu juga sebelum kendaraan yang bersangkutan penuh muatan. Untuk mencapai titik efisien, mungkin sekali kendaraan harus menunggu sampai penuh muatan dan penumpang yang sudah ada pun harus menunggu. Proses ini disebut konsolidasi (Benson dan Whitehead, 1975: 27).

Peranan Pemerintah dalam Pembangunan

Dalam kancah perekonomian modern, peranan pemerintah dapat dipilah dan ditelaah menjadi empat macam kelompok peran, yaitu (Dumairy, 1999: 158): **Peran alokatif.** Pemerintah berperan dalam mengalokasikan sumberdaya ekonomi yang ada agar pemanfaatannya bisa optimal dan mendukung efisiensi produksi. **Peran distributif.** Pemerintah berperan dalam mendistribusikan sumber daya, kesempatan dan hasil-hasil ekonomi secara adil dan wajar. **Peran stabilisatif.** Pemerintah berperan dalam memelihara stabilitas perekonomian dan memulihkannya jika berada dalam keadaan tak seimbang. **Peran dinamisatif.** Pemerintah berperan dalam menggerakkan proses pembangunan ekonomi agar lebih cepat tumbuh, berkembang dan maju.

Sebagai sebuah organisasi, pemerintah melakukan banyak sekali pengeluaran untuk membiayai kegiatan-kegiatannya. Pengeluaran-pengeluaran tersebut bukan saja untuk menjalankan roda pemerintahan sehari-hari akan tetapi juga untuk membiayai kegiatan perekonomian. Menurut Wagner, ada lima hal yang menyebabkan pengeluaran pemerintah selalu meningkat. Kelima penyebab dimaksud adalah :

1. Tuntutan peningkatan perlindungan keamanan dan pertahanan.
2. Kenaikan tingkat pendapatan masyarakat.
3. Urbanisasi yang mengiringi pertumbuhan ekonomi.
4. Perkembangan demokrasi.
5. Ketidakefisiensinya birokrasi yang mengiringi perkembangan pemerintah.

Rostov dan Musgrave (1959) membahas hubungan pengeluaran pemerintah dengan tahap-tahap pembangunan ekonomi Menurut mereka, pada tahap awal perkembangan ekonomi, rasio investasi pemerintah terhadap investasi total, dengan perkataan lain juga rasio pengeluaran pemerintah terhadap pendapatan nasional, relatif besar. Hal itu disebabkan karena pada tahap awal ini pemerintah harus menyediakan berbagai sarana dan prasarana. Pada tahap menengah pembangunan ekonomi, investasi pemerintah tetap diperlukan guna memacu pertumbuhan agar dapat lepas landas. Bersamaan dengan itu porsi investasi pihak swasta juga meningkat. Tetapi besarnya peranan pemerintah adalah karena pada tahap ini banyak terjadi kegagalan pasar yang ditimbulkan oleh perkembangan ekonomi itu sendiri. Banyak terjadi kasus eksternalitas negatif, misalnya pencemaran lingkungan yang

menuntut pemerintah untuk turun tangan mengatasinya.

Dalam proses pembangunan menurut Musgrave (1959) rasio investasi total terhadap pendapatan nasional semakin besar, tetapi rasio pemerintah terhadap pendapatan nasional akan mengecil. Sementara itu Rostow berpendapat bahwa pada tahap lanjut pembangunan terjadi peralihan aktivitas pemerintah, dari penyedia prasarana ekonomi ke pengeluaran-pengeluaran untuk layanan sosial seperti kesehatan dan pendidikan. Rostow dan Musgrave, seperti halnya Wagner, melandasi pendapatnya juga berdasarkan pengamatan terhadap pengalaman pembangunan ekonomi di banyak negara.

Peacock dan Wiseman (1961) mengemukakan pendapat lain dalam menerangkan perilaku perkembangan pengeluaran pemerintah. Mereka mendasarkannya pada suatu analisis "dialektika penerimaan pengeluaran pemerintah". Pemerintah selalu berusaha memperbesar pengeluarannya dengan mengandalkan penerimaan dari pajak, padahal masyarakat tidak menyukai pembayaran pajak yang kian besar. Mengacu pada teori pemungutan suara (*voting*), mereka berpendapat bahwa masyarakat mempunyai batas toleransi pajak, yakni suatu tingkat di mana masyarakat dapat memahami besarnya pungutan pajak yang dibutuhkan oleh pemerintah untuk membiayai pengeluaran-pengeluarannya.

Retribusi

Berkaitan dengan pelaksanaan otonomi daerah, maka daerah diberikan berbagai kewenangan, diantaranya menggali sumber pendapatan asli daerah (PAD). Menurut pasal 79 UU No. 22 Th 1999 Tentang Pemerintahan Daerah, serta pasal 4 UU No. 25 Th 1999 Tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah. Pendapatan asli daerah yaitu:

1. Hasil pajak daerah.
2. Hasil retribusi daerah.
3. Hasil perusahaan milik daerah dan hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan.
4. Lain-lain pendapatan daerah yang sah antara lain penjualan aset daerah dan jasa giro.

Retribusi berdasarkan Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2001 bab I pasal 1 tentang Retribusi Daerah, Retribusi Daerah adalah "pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan".

Pemungutan retribusi daerah yang saat ini didasarkan pada Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 sebagai perubahan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1997 mengatur beberapa istilah yang umum digunakan, sebagaimana disebutkan di bawah ini.

a) Daerah otonom, selanjutnya disebut daerah adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas daerah tertentu, berwenang mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri

berdasarkan aspirasi masyarakat dalam ikatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

b) Peraturan daerah adalah peraturan yang ditetapkan oleh kepala daerah dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah.
c) Retribusi daerah, yang selanjutnya disebut retribusi, adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.
d) Pemungutan adalah suatu rangkaian kegiatan mulai dari penghimpunan data objek dan subjek retribusi yang terutang, sampai dengan kegiatan penagihan retribusi atau retribusi yang terutang kepada wajib retribusi yang terutang serta pengawasan penyetorannya.
e) Masa retribusi adalah suatu jangka tertentu yang merupakan batas waktu bagi wajib retribusi untuk memanfaatkan jasa dan perizinan tertentu dari pemerintah daerah yang bersangkutan.

Menurut Yani (2002:55) "Daerah provinsi, kabupaten atau kota diberi peluang dalam menggali potensi sumber-sumber keuangannya dengan menetapkan jenis retribusi selain yang telah ditetapkan, sepanjang memenuhi kriteria yang telah ditetapkan dan sesuai dengan aspirasi masyarakat".

Menurut Siahaan (2005:6), "Retribusi Daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan". Jasa adalah kegiatan pemerintah daerah berupa usaha dan pelayanan yang menyebabkan barang, fasilitas, atau kemanfaatan lainnya, dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan, dengan demikian bila seseorang ingin menikmati jasa yang disediakan oleh pemerintah daerah, ia harus membayar retribusi yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Ciri-ciri retribusi daerah:

1. Retribusi dipungut oleh pemerintah daerah.
2. Dalam pemungutan terdapat paksaan secara ekonomis.
3. Adanya kontraprestasi yang secara langsung dapat ditunjuk.
4. Retribusi dikenakan pada setiap orang atau badan yang menggunakan atau mengenyam jasa-jasa yang disiapkan negara.

Tingkat penggunaan jasa dapat dinyatakan sebagai kuantitas penggunaan jasa sebagai dasar alokasi beban biaya yang dipikul daerah untuk penyelenggaraan jasa yang bersangkutan.

Tarif retribusi daerah adalah nilai rupiah atau persentase tertentu yang ditetapkan untuk menghitung besarnya retribusi daerah yang terutang. Tarif dapat ditentukan seragam atau dapat diadakan perbedaan mengenai golongan tarif sesuai dengan sasaran dan tarif tertentu. Tarif retribusi ditinjau kembali secara berkala dengan memperhatikan prinsip dan sasaran penetapan tarif retribusi, hal ini dimaksudkan untuk mengantisipasi perkembangan perekonomian daerah berkaitan dengan objek retribusi yang bersangkutan. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 ditetapkan bahwa tarif retribusi ditinjau kembali paling lama lima tahun sekali.

Tarif retribusi daerah ditetapkan oleh pemerintah daerah dengan memperhatikan prinsip dan sasaran penetapan tarif yang berbeda antar golongan retribusi daerah. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 Pasal 21 dan Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 Pasal 8-10 prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif retribusi daerah ditentukan sebagai berikut:

1. Tarif retribusi jasa umum ditetapkan berdasarkan kebijakan daerah dengan mempertimbangkan biaya penyediaan jasa yang bersangkutan, kemampuan masyarakat dan aspek keadilan.
2. Tarif retribusi jasa usaha ditetapkan berdasarkan pada tujuan utama untuk memperoleh keuntungan yang layak, yaitu keuntungan yang dapat dianggap memadai jika jasa yang bersangkutan diselenggarakan oleh swasta.
3. Tarif retribusi perizinan tertentu ditetapkan berdasarkan pada tujuan untuk menutup sebagian atau seluruh biaya penyelenggaraan pemberian izin yang bersangkutan. Biaya penyelenggaraan pemberian izin yang bersangkutan meliputi penerbitan dokumen izin, pengawasan di lapangan, penegakan hukum, penatausahaan, dan biaya dampak negatif dari pemberian izin tersebut.

Menurut Prakosa (2003:49-52) prinsip dasar untuk mengenakan retribusi biasanya didasarkan pada biaya total pelayanan-pelayanan yang disediakan. Akan tetapi akibat adanya perbedaan-perbedaan tingkat pembiayaan mengakibatkan tarif retribusi tetap di bawah tingkat biaya (biaya penuh) ada 4 alasan utama mengapa hal ini terjadi:

1. Apabila suatu pelayanan pada dasarnya merupakan suatu barang publik yang disediakan karena keuntungan kolektifnya, tetapi retribusi dikenakan untuk mendisiplinkan konsumsi.
2. Apabila suatu pelayanan merupakan bagian dari swasta dan sebagian lagi merupakan barang publik.
3. Pelayanan seluruhnya merupakan barang pribadi yang dapat disubsidi jika hal ini merupakan permintaan terbanyak dan penguasa enggan menghadapi masyarakat dengan biaya penuh.
4. Barang pribadi yang dianggap sebagai kebutuhan dasar manusia dan kelompok berpenghasilan rendah.

Besarnya retribusi daerah yang harus dibayar oleh orang pribadi atau badan yang menggunakan jasa yang bersangkutan dihitung dari perkalian antara tarif dan tingkat penggunaan jasa

Retribusi yang dapat disebut sebagai Pajak Daerah dikelola oleh Dinas Pendapatan Daerah (Dispenda). Retribusi Pelayanan Terminal berdasarkan penjelasan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2001 tentang Retribusi Daerah, adalah pelayanan penyediaan tempat parkir untuk kendaraan penumpang dan bus umum, tempat kegiatan usaha dan fasilitas lainnya di lingkungan terminal, yang dimiliki dan atau dikelola oleh pemerintah daerah.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Malang Nomor 3 Tahun 1999 tanggal 2 Maret 1999, Retribusi Terminal adalah:

1. Retribusi jasa usaha adalah retribusi atas jasa yang disediakan oleh

pemerintah daerah dengan menganut prinsip-prinsip komersial karena pada dasarnya dapat pula disediakan oleh sektor swasta.

2. Retribusi terminal adalah pembayaran atas pelayanan penyediaan tempat parkir untuk kendaraan penumpang dan bus umum, tempat kegiatan usaha, fasilitas lainnya di lingkungan terminal (pencucian mobil, mandi atau cuci, kencing, pemanfaatan ruang tunggu dan pemanfaatan lahan terminal) yang dimiliki dan atau dikelola oleh pemerintah daerah

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, pengelola terminal dapat melakukan pungutan jasa pelayanan terminal yang terdiri dari :

1. Jasa penggunaan tempat berhenti kendaraan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
2. Jasa penggunaan tempat parkir kendaraan angkutan selama menunggu keberangkatan.
3. Jasa penggunaan fasilitas parkir kendaraan, selain kendaraan angkutan umum penumpang.

Selain itu di dalam terminal penumpang dapat dilakukan kegiatan usaha penunjang. Usaha tersebut dapat berupa:

1. Usaha rumah makan.
2. Penyediaan fasilitas pos dan telekomunikasi.
3. Penyediaan pelayanan kebersihan.
4. Usaha penunjang lainnya.

Dengan demikian fungsi terminal berkaitan dengan pendapatan asli daerah adalah sebagai tempat pemungutan retribusi bagi kegiatan perangkutan. Jenis retribusi yang dipungut di terminal antara lain : tanda pemungutan retribusi bus; bus Pattas masuk; bus lambat masuk; non bus masuk; pemberang-katan bus; pemberang-katan bus cepat; pemberang-katan bus Pattas; pemberang-katan bus lambat; pemberang-katan bus kota; pemberang-katan bus desa; pemberang-katan non bus; pemberang-katan angkot atau angdes; parkir bus tunggu; parkir bus menginap; parkir mobil pengunjung tunggu; parkir mobil pengunjung menginap; parkir motor atau sepeda pengunjung tunggu; parkir motor menginap; jasa ruang tunggu; KM atau WC; kios, asongan, kebersihan bus Pattas; kebersihan bus lambat; kebersihan non bus; kebersihan pedagang; pompa ban; tempat istirahat awak bus; rak.

Tarif

Alma (2007:169) “Harga (price) adalah nilai barang yang dinyatakan dengan uang”. Alma (2007:304) ‘Istilah harga yang dikenal pada umumnya di perusahaan jasa angkutan disebut tarif’. Hyman (2002:398-399) menyebutkan untuk penentuan tarif adalah harga yang ditentukan melalui keputusan politik bukan pengaruh pasar.

Pada penetapan tarif retribusi jasa pemberangkatan bus di Indonesia pada umumnya dimulai dari kebutuhan anggaran belanja daerah. Kebutuhan ini disampaikan kepada dinas yang terkait dengan pengelolaan jenis retribusi berupa target yang harus disetorkan dinas terkait kepada Dinas Pendapatan atau Bagian Keuangan Pemerintah Daerah. Dari target yang harus dipenuhi, maka dinas terkait melakukan pengumpulan data retribusi lama serta retribusi dari tempat lain (kota lain). Data ini dipergunakan

untuk menentukan usulan tarif baru berupa nilai tetap atau nilai berubah untuk mencapai target anggaran pendapatan daerah. Setelah penetapan sementara maka adakalanya disosialisasikan kepada pengguna untuk melihat reaksi. Setelah itu diajukan ke bagian hukum pemerintah daerah untuk diproses DPRD sebagai ketetapan Peraturan Daerah. Untuk mendapatkan data tarif dari terminal bus lain dilakukan dengan cara:

1) Informasi

Menurut Davis dalam Kadir (2003: 28) Informasi adalah data yang telah diolah menjadi sebuah bentuk yang berarti bagi penerimanya dan bermanfaat bagi pengambilan keputusan saat ini atau saat mendatang.

2) Berkunjung

Berkunjung adalah bermakna pergi (datang) untuk menengok (menjumpai dan sebagainya), guna mendapatkan data tentang tarif di terminal bus lain.

3) Studi Banding

Studi artinya penelitian ilmiah, kajian, tela'ahan. *Banding,* berarti persamaan, tara atau imbangan. *Studi banding* berarti suatu kajian ilmiah dengan mencari imbangan dari kasus yang sama atau serupa di tempat lain.

Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penentuan Tarif: *Cost of Service Pricing; Value of Service Pricing; Charging What the Traffic Will Bear.*

Kompetensi

Kompetensi menurut Spencer (1993) didefinisikan sebagai berikut:

"Kompetensi adalah karakteristik y ang mendasari seseorang berkaitan dengan efektivitas kinerja individu dalam pekerjaannya, kompetensi merupakan kepribadian yang mendalam dan melekat kepada seseorang serta perilaku yang dapat diprediksi pada berbagai keadaan dan tugas pekerjaan. Kompetensi juga merupakan sesuatu yang menyebabkan atau memprediksi perilaku dan kinerja. Kompetensi juga memprediksi siapa yang berkinerja baik dan kurang baik, yang diukur dari kriteria yang digunakan."

Untuk mengetahui tingkat kompetensi menurut Spencer (1993) mempunyai karakteristik sebagai berikut :

1) *Motives* adalah sesuatu dimana seseorang secara konsisten berpikir sehingga dia melakukan tindakan. Motivasi adalah kondisi yang berpengaruh membangkitkan, mengarahkan dan memelihara perilaku yang berubungan dengan lingkungan kerja.
2) *Traits,* adalah watak yang membuat orang untuk berperilaku atau bagaimana orang merespon sesuatu dengan cara tertentu, misalnya percaya diri, pengendalian diri, tanggapan terhadap tekanan. Menurut pendapat lain watak adalah sifat batin manusia yang mempengaruhi segenap pikiran dan perbuatannya. Dalam pengertian psikologi watak adalah keadaan atau kondisi jiwa yang tampak dalam perbuatan-perbuatan seseorang. Jadi sifatnya luar dalam. Bagaimana di dalam, begitu pula yang akan keluar melalui tindakan-tindakannya.
3) *Self concept,* adalah sikap dan nilai-nilai yang dimiliki oleh seseorang. Konsep diri adalah pandangan atau persepsi individu terhadap dirinya, baik bersifat fisik, sosial maupun

psikologis, dimana pandangan ini diperolehnya dari pengalamannya berinteraksi dengan orang lain yang mempunyai arti penting dalam hidupnya.

4) *Knowledge*, adalah kemampuan untuk bidang tertentu, dan *knowledge* merupakan kompetensi yang kompleks. Pengetahuan merupakan hasil dari tahu dan ini setelah orang melakukan penginderaan terhadap obyek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indera manusia, yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Sebagaian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga.
5) *Skill*, adalah kemampuan untuk melaksanakan suatu tugas tertentu baik secara fisik maupun mental. Menurut pendapat lain keterampilan adalah kecakapan untuk menyelesaikan tugas.

Kompetensi pengetahuan *(knowledge competencies)* dan kompetensi keahlian *(skill competencies)* cenderung lebih nyata dan relatif mudah dilihat sebagai salah satu karakteristik yang dimiliki manusia. Sedangkan konsep diri *(self concept)*, watak atau sifat *(traits)*, dan motif *(motives)* merupakan kompetensi yang lebih tersembunyi yang berada pada kepribadian manusia, Spencer (1993).

Kategori kompetensi menurut Spencer (1993):

1) *Treshold*

Threshold competencies adalah karakter utama (biasanya berupa pengetahuan atau keahlian dasar) yang harus dimiliki oleh seseorang karyawan agar dapat melaksanakan pekerjaannya, namun tidak untuk membedakan seseorang yang berkinerja tinggi dan rata-rata.

2) *Differentiating*

Differentiating competencies adalah faktor-faktor yang membedakan individu berkinerja tinggi, rata-rata dan rendah.

Pengetahuan dapat diperoleh dari pendidikan sedangkan keterampilan diperoleh dari pelatihan. Pendidikan memberikan pengetahuan tentang subyek tertentu, tetapi sifatnya umum dan lebih terstruktur untuk jangka waktu yang lebih panjang.

Manajemen

Follet mendefinisikan manajemen sebagai "seni dalam menyelesaikan pekerjaan melalui orang lain" (Handoko, 1984:8). Secara umum 'manajer' berarti 'setiap orang yang mempunyai tanggung jawab atas bawahan dan sumber daya organisasi lainnya'. (Handoko, 1984:17).

Tingkatan manajemen dalam organisasi:

1) Manajer Bawah

Tingkatan paling rendah dalam suatu organisasi yang memimpin dan mengawasi tenaga operasional, umumnya disebut kepala seksi, mandor dan penyelia.

2) Manajer Tengah

Para manajer tengah membawahi dan mengarahkan kegiatan manajer bawah.

3) Manajer Puncak

Manajer puncak bertanggung jawab atas seluruh manajemen organisasi.

Peranan manajer dalam pengambilan keputusan mempunyai bobot yang berbeda. Semakin tinggi tingkat

manajemen, bobot teknis semakin kecil, sedangkan bobot konseptual semakin besar. Pada tingkat manajer yang lebih rendah, bobot teknis semakin besar, bobot konseptual semakin kecil.

Tugas manajer; bekerja dengan dan melalui orang lain; memadukan dan menyeimbangkan tujuan-tujuan yang saling bertentangan dan menetapkan prioritas; bertanggungjawab dan mempertanggungjawabkan; harus berpikir secara analisis dan konseptual; sebagai seorang mediator; sebagai seorang politisi; sebagai seorang diplomat; mengambil keputusan-keputusan sulit.

Keberhasilan manajer; pemimpin memiliki visi; pemimpin memiliki disiplin; pemimpin memiliki kebijaksanaan; pemimpin adalah pembuat keputusan; pemimpin mengembangkan persahabatan; pemimpin melatih taktik dan diplomasi; pemimpin mengembangkan kemampuan eksekutif; pemimpin memiliki kekuatan inspiratif

Keterampilan manajerial yang dibutuhkan manajer: keterampilan konseptual; keterampilan kemanusiaan; keterampilan administratif; keterampilan teknik Manajer mempertimbangkan unsur-unsur dan kekuatan-kekuatan lingkungan eksternal dalam setiap kegiatannya. Strategi, kebijaksanaan dan taktik-taktik organisasi sangat tergantung situasi pelanggan. Ada lima faktor yang mempengaruhi keputusan-keputusan pada masalah etika, yaitu: (1) hukum, (2) peraturan-peraturan pemerintah, (3) kode etik industri dan perusahaan, (4) tekanan-tekanan sosial, dan (5) tegangan antara standar perorangan dan kebutuhan organisasi.

Kebijakan Publik dan Kebijakan Fiskal

Secara etimologis, istilah kebijakan atau *policy* berasal dari bahasaYunani "*polis"* berarti negara, kota yang kemudian masuk ke dalam bahasa Latin menjadi "*politia"* yang berarti negara. Akhirnya masuk ke dalam bahasa Inggris "*policy"* yang artinya berkenaan dengan pengendalian masalah-masalah publik atau administrasi pemerintahan.

Menurut Anderson (2006, 6), kebijakan dapat didefinisikan sebagai tindakan yang dirancang secara sengaja yang relatif stabil yang dilakukan oleh aktor atau sejumlah aktor untuk menyelesaikan masalah atau hal-hal yang menjadi perhatian bersama. Kebijakan publik menurut Anderson dikembangkan oleh badan dan pejabat pemerintah serta memiliki dampak secara substansial terhadap masyarakat.

Menyangkut kebijakan publik ini, Anderson (2006, 10-17) membaginya ke dalam kategori: kebijakan substantif dan prosedural; kebijakan distributif, pengaturan, pengaturan sendiri dan redistribusi; kebijakan material dan simbolik; kebijakan yang melibatkan barang kolektif atau barang privat. Ruang lingkup kebijakan publik menurut Nugroho (2005), mencakup berbagai bidang pembangunan.

Anderson (2006, 122-127), teori utama yang digunakan dalam proses pembuatan sebuah kebijakan yakni:

1) Teori rasional komprehensif

   Teori rasional komprehensif adalah teori yang intinya mengarahkan agar pembuatan sebuah kebijakan publik dilakukan

secara rasional komprehensif dengan mempelajari permasalahan dan alternatif kebijakan secara memadai.

2) Teori inkremental
   Teori yang intinya tidak melakukan perbandingan terhadap permasalahan dan alternatif serta lebih memberikan deskripsi mengenai cara yang dapat diambil dalam membuat kebijakan.

3) Teori *mixed scanning*
   Teori yang intinya menggabungkan antara teori rasional komprehensif dengan teori inkremental.

Anderson (2006, 127-137), kriteria memilih kebijakan, yakni: nilai-nilai organisasi, profesi, individu maupun ideologi; afiliasi partai politik; kepentingan konstituen; opini publik; penghormatan terhadap pihak lain; aturan kebijakan.

Perumusan kebijakan dalam prakteknya akan melibatkan berbagai aktor, baik yang berasal dari aktor negara maupun aktor non negara atau yang disebut oleh Anderson (2006, 46-67) sebagai pembuat kebijakan resmi (*official policy makers*) dan peserta non pemerintahan (*non governmental participants*). Pembuat kebijakan resmi adalah yang memiliki kewenangan legal untuk terlibat dalam perumusan kebijakan publik. Menurut Anderson (2006, 46-57) terdiri atas legislatif, eksekutif, badan administratif serta pengadilan.

Selain pembuat kebijakan resmi, terdapat kelompok kepentingan, partai politik, media komunikasi serta individu masyarakat yang disebut oleh Anderson sebagai peserta non pemerintahan (*nongovernmental participants*) karena penting atau dominannya peran dalam sejumlah situasi kebijakan tetapi tidak memiliki kewenangan legal untuk membuat kebijakan yang mengikat. Peranannya biasanya dalam menyediakan informasi, memberikan tekanan serta mempengaruhi. Anderson (2006, 57-67)

Terkait hal ini, meskipun pada akhirnya perumusan alternatif kebijakan dilakukan lebih banyak oleh para aktor tersebut, menurut Jann dan Wegrich (2007, 49), tidak sepenuhnya bisa dipisahkan dari masyarakat umum dalam perumusan kebijakan. Para perumus menurut Jann dan Wegrich (2007, 49) senantiasa berinteraksi dengan aktor sosial dan membentuk pola hubungan kebijakan (*policy networks*) yang stabil diantara mereka.

Dalam pandangan Sidney (2007, 79) tahapan perumusan kebijakan merupakan tahap kritis sebuah proses kebijakan. Proses ini biasanya akan mengekspresikan dan mengalokasikan kekuatan dan tarik menarik di antara berbagai kepentingan sosial, politik dan ekonomi. Salah satu kunci utama pengelolaan kebijakan yang berkualitas adalah tingginya intensitas partisipasi publik.

Kebijakan fiskal adalah kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah dalam rangka mendapatkan dana-dana dan kebijaksanaan yang ditempuh oleh pemerintah untuk membelanjakan dananya tersebut dalam rangka melaksanakan.

Kebijakan anggaran atau politik anggaran: anggaran defisit (*defisit budget*) atau kebijakan fiskal ekspansif; anggaran surplus (*surplus*

budget) atau kebijakan fiskal kontraktif; anggaran berimbang (*balanced budget*)

Penelitian Terdahulu

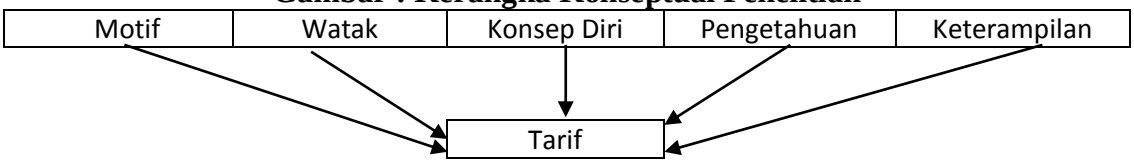
1. Perilaku Penumpang Bus Antar Kota: Model Pemilihan Tempat Naik dan Moda Akses, Studi Kasus Kota Probolinggo. Penelitian dilakukan oleh Wicaksono, 1997
2. Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis '*Ability to Pay'* (ATP) dan '*Willingnes to Pay'* (WTP) di DKI Jakarta. Penelitian ini dilakukan oleh Tamin, Rahman, Kusumawati, Munandar dan Setiadi, di Jakarta pada tahun 1999.
3. Analisis Pergerakan Orang dan Kendaraan di Terminal Bus yang Mempengaruhi Retribusi Terminal Bus (Studi Kasus Terminal Bus di Jawa Timur). Penelitian ini dilakukan oleh Wikardojo pada tahun 2001.
4. Intensifikasi Pemungutan Retribusi Terminal dalam rangka Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (Studi pada Unit Pelaksana Teknis Dinas Terminal Arjosari Kota Malang). Penelitian ini dilakukan oleh Rosyad pada tahun 2011.
5. Pengelolaan Pemungutan Retribusi Terminal untuk Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (Studi pada UPTD Terminal Kepuhsari Kabupaten Jombang). Penelitian ini dilakukkan oleh Soraya pada tahun 2012.

Metodologi

Hyman (2002:398-399) menyebutkan untuk penentuan ongkos pemakai adalah ditentukan melalui keputusan politik bukan pengaruh pasar. Keputusan politik dilakukan oleh pejabat politik atau pejabat pemerintah. Pejabat yang melaksanakan keputusan yang tepat perlu mempunyai kompetensi. Kompetensi menurut Spencer (1993) adalah karakteristik yang mendasari seseorang berkaitan dengan efektifitas kinerja individu dalam pekerjaannya. Keputusan politik juga mencerminkan kekuatan lainnya yaitu kebijakan-kebijakan lainnya. Menurut Anderson (2006, 6), kebijakan didefinisikan sebagai tindakan yang dirancang secara sengaja yang relatif stabil yang dilakukan oleh aktor atau sejumlah aktor untuk menyelesaikan masalah atau hal-hal yang menjadi perhatian bersama. Kebijakan publik menurut Anderson dikembangkan oleh badan dan pejabat pemerintah serta memiliki dampak secara substansial terhadap masyarakat.

Kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan dapat disimpulkan mempunyai pengaruh terhadap penentuan tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur. Hubungan tersebut dapat dilihat pada gambar berikut:

Gambar : Kerangka Konseptual Penelitian



Hipotesis penelitian adalah kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan berpengaruh terhadap tarif retribusi jasa pemberangkatan bus di terminal bus di Jawa Timur.

Jawa Timur merupakan daerah dengan pertumbuhan ekonomi di atas rata-rata pertumbuhan ekonomi Indonesia. Pertumbuhan ekonomi berdampak menggairahkan kegiatan ekonomi wilayah, kegiatan transportasi sebagai kegiatan turunan akan ikut berkembang pula untuk mendukung kegiatan ekonomi, namun retribusi di bidang transportasi ternyata kurang berpengaruh terhadap pendapatan asli daerah (Wikardojo, 2001). Kondisi yang tidak berkorelasi signifikan antara pertumbuhan ekonomi dengan pendapatan asli daerah dari terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur menjadi menarik untuk obyek penelitian.

Populasi dan sampel dalam penelitian ini adalah para pengambil keputusan di seluruh terminal angkutan umum penumpang jalan raya yang ada di Jawa Timur (77 terminal) yaitu Kepala Terminal. Teknik pengambilan sampel dengan cara acak sebanyak 30 sampel.

Metode yang dipakai adalah explanatori, yaitu menganalisis hubungan kausalitas antara variabel bebas dengan variabel tergantung.

1. Variabel Tarif (Y)

   Tarif ditentukan berdasarkan informasi yang didapat dari perbandingan terminal lain, mengacu pada Timmerman dan Granger (2004) bahwa hipotesis pasar tepat guna dapat mengoptimalkan peramalan berdasarkan informasi yang lengkap

2. Variabel Bebas (X)

   Kompetensi (X)

   Kompetensi menurut Spencer (1993) merupakan kepribadian yang mendalam dan melekat ke pada seseorang serta perilaku yang dapat diprediksi pada berbagai keadaan dan tugas pekerjaan. Indikatornya:

   1) Motif (X_1)
   2) Watak (X_2)
   3) Konsep Diri (X_3)
   4) Pengetahuan (X_4)
   5) Keterampilan (X_5)

Data dalam penelitian ini adalah data primer, yaitu data yang diperoleh khusus diperuntukkan bagi penelitian ini, berupa hasil kuesioner yang diisi oleh responden, sedangkan responden adalah para pengambil keputusan yang terkait dengan tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur. Cara pengumpulan data yang dipakai adalah menggunakan kuesioner. Pengukuran dilakukan dengan membuat pertanyaan-pertanyaan yang

dilengkapi dengan 5 (lima) alternatif jawaban,

Hasil Penelitian

Distribusi frekuensi variabel Y (Tarif). Nilai tarif dengan indikator Informasi (Y) sebesar 4,02 yang diartikan cenderung sangat setuju.

Distribusi frekuensi variabel X (Kompetensi). Nilai rata–rata indikator pada indikator Motif (X_1) sebesar 4,17 yang diartikan cenderung sangat setuju. Indikator Watak (X_2) sebesar 4,14 yang diartikan cenderung sangat setuju. Indikator Konsep Diri (X_3) sebesar 4,14 yang diartikan cenderung sangat setuju. Indikator Pengetahuan (X_4) sebesar 4,12 yang diartikan cenderung sangat setuju. Indikator Keterampilan (X_5) sebesar 4,16 yang diartikan cenderung sangat setuju. Indikator yang mempunyai kontribusi besar terhadap variabel Kompetensi (X) adalah indikator Motif (X_1) sebesar 4,17 dan indikator Keterampilan (X_5) sebesar 4,16.

Model regresi linier yang dihasilkan adalah:

Tarif = 0,118 + 0,658 Kompetensi

Hasil pengujian nilai koefisien determinasi adjusted (R^2) sebesar 0,939 menunjukkan bahwa variabel tarif dijelaskan oleh variabel kompetensi 6,1 persen dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dianalisis dalam model misalkan jumlah penduduk, pendapatan per kapita dan iklim.

Hasil pengujian ketepatan model (Uji F) menghasilkan F_{hitung} sebesar 510,139 sedangkan F_{tabel} sebesar 2,68, karena F_{hitung} lebih besar dari F_{tabel} maka H_0 ditolak, artinya tarif dijelaskan secara bersama-sama oleh kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan signifikan. Dengan demikian kompetensi dengan indicator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan signifikan berpengaruh terhadap tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya yang bermakna hipotesis diterima.

Hasil pengujian signifikansi variabel (Uji t) menghasilkan untuk variabel kompetensi t_{hitung} sebesar 15,882 sedangkan t_{tabel} sebesar 1,658, karena t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} maka H_{01} ditolak artinya tarif dijelaskan oleh kompetensi signifikan.

Deskripsi Kompetensi dan Tarif

Motif dan keterampilan mempunyai kontribusi besar pada kompetensi. Motif menentuan tarif retribusi jasa pemberangkatan bus di terminal bus di Jawa Timur mendasarkan pada pemikiran yang matang dengan mempertimbangkan sebab dan akibat, serta keterampilan berdasarkan pengalaman kerja di terminal bus atau pelatihan terutama transportasi dan tarif untuk menentukan tarif retribusi jasa pemberangkatan bus di terminal bus di Jawa Timur, sesuai dengan Spencer (1993) bahwa kompetensi merupakan kepribadian yang mendalam dan melekat ke pada seseorang serta perilaku yang dapat diprediksi pada berbagai keadaan dan tugas pekerjaan.

Informasi mempunyai kontribusi besar pada tarif. Informasi penentuan tarif memerlukan informasi tarif retribusi jasa pemberangkatan bus di terminal bus lain sebagai pembanding sesuai dengan Davis dalam Kadir (2003: 28) bahwa

informasi adalah data yang telah diolah menjadi sebuah bentuk yang berarti bagi penerimanya dan bermanfaat bagi pengambilan keputusan saat ini atau saat mendatang serta Timmermand dan Granger (2004) bahwa hipotesis pasar tepat guna dapat mengoptimalkan peramalan berdasarkan informasi yang lengkap.

Pengaruh Kompetensi dengan Indikator Motif, Watak, Konsep Diri, Pengetahuan dan Keterampilan terhadap Tarif Retribusi Jasa Pemberangkatan Angkutan Umum Penumpang Jalan Raya di Terminal Angkutan Umum Penumpang Jalan Raya di Jawa Timur

Tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur ditentukan oleh Kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengatahuan dan keterampilan. Kompetensi (Spencer, 1993) merupakan kepribadian yang mendalam dan melekat ke pada seseorang serta perilaku yang dapat diprediksi pada berbagai keadaan dan tugas pekerjaan. Alma (2007:169) mendefinisikan harga (*price*) adalah nilai barang yang dinyatakan dengan uang. Alma (2007:304) "Istilah harga yang kita kenal pada umumnya di perusahaan jasa angkutan disebut tarif".

Hyman (2002:398-399) menyebutkan untuk penentuan ongkos pemakai adalah ditentukan melalui keputusan politik bukan pengaruh pasar. Keputusan politik tersebut dilakukan oleh pejabat publik yang berwenang dalam bidangnya. Kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan berpengaruh signifikan terhadap tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur. Penentuan tarif retribusi jasa pemberangkatan bus di terminal bus Jawa Timur dipengaruhi oleh kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan. Hal ini sesuai dengan pendapat Hyman (2002 : 398 – 399) bahwa ongkos pemakai adalah harga yang ditentukan melalui keputusan politik. Keputusan politik dilakukan oleh pejabat berdasarkan kompetensinya.

Dalam penelitian ini tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur ternyata dipengaruhi oleh kompetensi dengan indicator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan, artinya dalam penentuan tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya sangat mempertimbangkan kompetensi pejabat yang terkait dengan motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan. Untuk ke depannya dalam membuat kebijakan publik khususnya tarif dalam hal ini para pemangku kebijakan perlu meningkatkan kompetensi individu yang meliputi motif, watak, konsep diri, pengetahuan, keterampilan sehingga pengguna akan memperoleh pelayanan sempurna agar tidak menimbulkan ketidakpuasan khususnya dalam hal besaran tarif yang harus dibayar.

Kesimpulan

1. Kompetensi yang mempengaruhi tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur sangat ditentukan oleh motif dan keterampilan. Motif, yaitu sesuatu di mana seseorang secara konsisten berfikir sehingga dia melakukan tindakan. Motivasi adalah kondisi yang berpengaruh membangkitkan, mengarahkan dan memelihara perilaku yang berhubungan dengan lingkungan kerja. Keterampilan, yaitu kemampuan untuk melaksanakan suatu tugas tertentu baik secara fisik maupun mental. Tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur berdasarkan informasi. Informasi, yaitu data yang telah diolah menjadi sebuah bentuk yang berarti bagi penerimanya dan bermanfaat bagi pengambilan keputusan saat ini atau saat mendatang, sesuai Timmermann dan Granger (2004) bahwa hipotesis pasar tepat guna dapat mengoptimalkan peramalan berdasarkan informasi yang lengkap.
2. Pengaruh kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan terhadap tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur adalah kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan mempunyai pengaruh signifikan terhadap tarif retribusi jasa pemberangkatan bus di terminal bus di Jawa Timur.

   Penentuan tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya di Jawa Timur dipengaruhi oleh kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan. Kompetensi tersebut akan dapat mengambil keputusan yang tepat sesuai Timmermann dan Granger (2004) bahwa hipotesis pasar tepat guna dapat mengoptimalkan peramalan berdasarkan informasi yang lengkap.

Saran

1. Penentuan tarif retribusi jasa pemberangkatan angkutan umum penumpang jalan raya di terminal angkutan umum penumpang jalan raya dipengaruhi oleh kompetensi dengan indikator motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan. Implikasinya bahwa dalam pengangkatan pejabat publik yang berwenang mengambil keputusan politis maka sebaiknya mempunyai kompetensi yang sesuai bidang yang menjadi tanggungjawabnya. Sedangkan pejabat yang kurang kompeten perlu diberikan tambahan pengetahuan yang berhubungan dengan jabatannya.
2. Penelitian ini dapat dilanjutkan dengan penelitian yang lebih mendalam guna menggali kemungkinan lain yang bermanfaat bagi teori pengambilan keputusan kebijakan ekonomi publik khususnya tarif retribusi dengan

memperdalam kajian tentang motif, watak, konsep diri, pengetahuan dan keterampilan.

DAFTAR PUSTAKA

Abler. (1972) *Spatial Organization – The Geographer's View of the World*, Prentice Hall Inc, New Jersey.

Anderson, James E, (2006), *Public Policy Making: An Introduction*, Boston: Houghton Mifflin Company

Benson, D. dan Whitehead, G. (1975) *Transport and Distribution Made Simple*, W.H.Allen.

Black, J. (1981) *Urban Transport Planning*, Croom Helm, London.

Bruton. (1981) *Introduction to Transportation Planning*, Hutchinson Technical Education.

Carell, Michael R. (1995) *Human Resource Management:Global Strategies for Managing A Diverce Work Force*, Prentice Hall Int. Inc.

Croley, Steven P., (2008), *Regulation and Public Interests: The Possibility of Good Regulatory Government*, Princeton: Princeton University Press

Dumairy. (1999) *Perekonomian Indonesia*, Erlangga, Jakarta.

Dye, Thomas R, (2005), *Understanding Public Policy*, Eleventh Edition, New Jersey: Pearson Prentice Hall

Endah, Setyowati.(2005). *Pengembangan SDM Berbasis Kompetensi*: Solusi Untuk Meningkatkan Kinerja Organisasi.

Faulks. (1982) *Principles of Transport*, Ian Alland Ltd.

Fischer, Frank, Gerald J. Miller dan Mara S. Sidney (Eds.), 2007, *Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Politics and Methods*, Boca Raton: CRC Press

Fulmer, Jeffrey (2009). *What in the world is infrastructure?* PEI Infrastructure Investor (July/August): 30-32

Gerston, Larry N., (2002), *Public Policy Making in a Democratic Society: A Guide to Civic Engagement*, Armonk: M. E. Sharpe

Gujarati, D. (1993) *Ekonometrika Dasar*, Erlangga, Jakarta.

Handoko, Hani. (1984) *Manajemen*. BPFE, Yogyakarta.

http://www.econlib.org/library/Enc/FiscalPolicy.html

http://dictionary.reference.com/browse/straitjacket

Hyman, David N.(2002), *Public Finance*, Thomson South Western, Ohio

Larch, M. dan Martins, J. Nogueira. (2009) *Kebijakan Fiskal Membuat di Uni Eropa – Sebuah Kajian Praktek dan Tantangan Kini*, Routledge.

Morlok, E.K. (1995) *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta.

Musgrave, Richard A. (1959) *Theory of Public Finance*, McGraw-Hill, New York

Musgrave, Richard A., Peacock, Alan T. (1958) *Classics in the Theory of Public Finance*, Cromwell-collier, New York

Ortuzar dan Willumsen. (1994) *Modelling Transport*, John Willey & Sons, London.

Peacock, Alan T dan Wiseman, J. (1961) *The Growth of Public Expenditure in the United Kingdom*, Oxford University Press, London

Rostow, WW. (1960) *The Stages of Economic Growth*, Cambridge.

Santoso, Idwan. (1996), *Perencanaan Prasarana Angkutan Umum*, ITB, Bandung.

Santoso, Singgih. (1999) *SPSS (Statistical Product and Service Solution*), Elex Media Komputindo – Gramedia, Jakarta.

Sanusi, Anwar. (2011) *Metodologi Penelitian Bisnis*, Salemba Empat, Jakarta.

Schumer. (1974) *Elements of Transport*, Butterworth.

Sharma dan Subhash. (1996) *Applied Multivariate Techniques*, John Willey & Sons, USA

Simon, Herbert (1957) *Administrative Behavior*, Macmillan, New York.

Sinambela, Lijan Poltak. Rochadi, Sigit. Ghazali, Rusman. Muksin, Akhmad. Setiabudi, Didit. Bima, Djohan dan Syaifudin. (2006). *Reformasi Pelayanan Publik, Teori, Kebijakan, dan Implementasi*, Bumi Aksara,, Jakarta

Singarimbun, Masri dan Effendi, Sofian. (1989) *Metode Penelitian Survai*, LP3ES, Jakarta.

Smith, Kevin B. dan Christopher W. Larimer, (2009), *the Public Policy Theory Primer*, Boulder: Westview Press

Spencer, L.M & Spencer S.M., (1993), *Competence at Work*, USA, John Willey and Sons Inc.

Stewart D. dan David. (1980) *The Theory and Practice of Transport*, Heinemann

Sukirno, S. (1981) *Pengantar Teori Makroekonomi*, LPFE UI, Jakarta.

Tamin, O.Z. (1997) *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB, Bandung.

Tamin. (1999*). Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis 'Ability to Pay' (ATP) dan 'Willingnes to Pay' (WTP) di DKI Jakarta*. *Jurnal Transportasi FSTPT*, vol 1 no 2, 121

Timmermann dan Granger (2004). *Efficient Market Hypothesis and Forecasting*. *International Journal of Forecasting, V.20.I.1, January-March 2004, p.16-17*

Vroom, Victor H dan Yetton, Philip W (1973) *Leadership and Decision Making*, University of Pittsburgh Press, Pittsburgh

Vuchic, V.R. (1981) *Urban Public Transportation*, Prentice Hall, New Jersey.

Warpani, Suwarjoko. (1990) *Merencanakan Sistem Perangkutan*, ITB, Bandung.

Wicaksono, Achmad. (1997). *Perilaku Penumpang Bus Antar Kota: Model Pemilihan Tempat Naik dan Moda Akses – Studi Kasus Kota Probolinggo*. *Simposium II FSTPT di ITS*, Surabaya.

Wikardojo, Soko. (2001) *Analisis Pergerakan Orang dan Kendaraan di Terminal Bus yang Mempengaruhi Retribusi Terminal Bus (Studi Kasus*

Terminal Bus di Jawa Timur). Tesis, Unibraw, Malang.

Wikardojo, Soko. (2012) *Pengaruh Kompetensi, Kebijakan dan Modal Operasional Ekonomi terhadap Tarif Retribusi Jasa Pemberangkatan Bus di Terminal Bus di Jawa Timur*, Unmer, Malang.