

STUDI KELAYAKAN RELOKASI PENUMPANG TERMINAL MUSTOKOHARJO SEBAGAI SALAH SATU BENTUK APLIKASI MANAJEMEN PUBLIK KABUPATEN PATI

CAROLINE

Fakultas Ekonomi Universitas Sultan Fatah Demak

ABSTRACT

In the implementation of regional autonomy Regency / City in general will have three functions: allocation, distribution and stabilization. Implementation of local government functions in the areas of allocation, among others, are providing services and public facilities, which are embodied in the construction of terminals in the Village Mustakoharjo Pati regency. With the construction of this terminal will boost economic growth and support the development of Pati district surrounding the city, given enough Pati District strategic location adjacent to the Holy District, Jepara, Grobogan, Blora and Rembang.

Location of this study is the Village Mustakoharjo Pati regency. The analysis used analysis tool net present value (NPV), payback period analysis, Analysis of Return on Investment (ROI), Analysis of the results of return (internal rate of return) / IRR and the analysis of government-private cooperation.

The conclusions obtained are potential high traffic density in this region will provide income opportunities (Cash In Flow) of Rp 176 611 583 .. The investment cost of development in the region of Rp 30,765,745,000. With a limit of 25-year investment period, then obtained: DF 10%, payback period is 19 years, 1 month, DF 12%, is not feasible (above 25 years), DF 14%, it is not feasible (above 25 years)

Keyword: Terminal, Investment, NPV, IRR, B / C Ratio, Pay back period

PENDAHULUAN

Dalam rangka penyelenggaraan pemerintah daerah, pemerintah di sektor manajemen publik pada hakekatnya mengemban tiga fungsi utama yaitu : 1) Alokasi meliputi, antara lain alokasi sumber-sumber ekonomi dalam bentuk barang dan pelayanan masyarakat; 2) Distribusi yang meliputi pendapatan, kekayaan masyarakat dan pemerataan pembangunan. 3) Stabilitas meliputi : pertahanan keamanan, ekonomi dan moneter. Fungsi distribusi dan stabilisasi pada umumnya lebih efektif dilaksanakan oleh pemerintah pusat, sedang fungsi alokasi lebih efektif dilaksanakan oleh pemerintah daerah, karena daerah pada umumnya lebih mengetahui kebutuhan dan standar masyarakat.

Kinerja pemerintah daerah dapat diwujudkan lewat pemberian fasilitas pemerintah kepada masyarakat, seperti pembangunan terminal di Mustakoharjo Kabupaten Pati.

Pembangunan terminal sebagai wujud pelaksanaan otonomi daerah sangat dibutuhkan demi pertumbuhan dan

perkembangan Kabupaten Pati, mengingat Kabupaten Pati terletak di Utara sebelah Timur Propinsi Jawa Tengah. Sebelah utara berbatasan dengan Laut Jawa, sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Kudus dan Jepara, sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Grobogan dan Blora, sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Rembang dan Laut Jawa. Kedudukan Kabupaten Pati yang merupakan titik simpul transportasi dari 4 (empat) kabupaten diatas menjadikan posisi kabupaten Pati cukup strategis. Selain itu pertumbuhan industri yang cukup besar dibandingkan dengan daerah di sekitarnya, menjadikan Kabupaten Pati pantas sebagai pusat pertumbuhan wilayah-wilayah sekitarnya.

Keadaan yang berlangsung hingga saat ini terlihat bahwa jalur antar kabupaten yang menunjukkan keramaian yang cukup adalah jalan raya Pati – Kudus, jalan raya Pati-Jepara, jalan raya Pati – Rembang. Keadaan yang demikian akan mendorong perkembangan Kota Pati bersifat linear, sepanjang jalan-jalan tersebut. Selain itu sistem transportasi juga telah mengalami kemajuan pesat, dengan transportasi antar kota kecamatan yang cukup lancar.

Dalam kaitannya dengan bentuk hubungan kegiatan dari berbagai aspek kehidupan yang terkait khususnya aspek ekonomi yang membutuhkan kemudahan pencapaian, maka pengembangan sarana prasarana transportasi di wilayah kecamatan-kecamatan terutama terminal perlu mendapat perhatian.

Salah satu fasilitas yang sangat vital bagi perkembangan Pati adalah terminal angkutan orang, yang merupakan tempat pergantian moda angkutan dan sebagai pengumpul bagi kegiatan transportasi yang ada di kota Pati dan sekitarnya. Berdasarkan kondisi existing dilapangan, Terminal Pati kurang mampu menampung aktifitas dan pergerakan intra dan antar moda di wilayah Pati. Pemerintah Kabupaten Pati perlu berupaya mengembangkan Terminal Pati yaitu dengan melihat tipe terminal dan jangkauan pelayanannya. Karena keterbatasan lahan, pengembangan terminal Pati tidak dapat dilakukan di lokasi lama dan perlu pindah ke lokasi baru yang lebih baru yang lebih memadai.

TELAAH PUSTAKA

Pengertian dan Fungsi Terminal

Dalam sistem transportasi perangkutan umum salah satu unsur pembentuknya adalah sistem sediaan. Dalam sistem sediaan, prasarana tersebut meliputi jaringan jalan, kendaraan serta fasilitas-fasilitas lainnya, termasuk juga terminal. Jaringan jalan yang tersedia tidak selalu menghubungkan tempat tujuan (Morlok, 1985:88). Hal ini karena keterbatasan dan kendala yang disebabkan dari tata guna lahan, tenaga kerja serta material untuk pembangunan dan pemeliharaan prasarana-sarana tersebut. Disamping itu hal penting lainnya dalam perangkutan adalah bahwa setiap sistem perangkutan harus dapat mengangkut muatan dan membongkarnya lagi pada akhir perjalanan. Karenanya perlu diperhatikan bahwa sepanjang perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan harus digunakan lebih dari satu moda angkutan. Pergantian moda ini dilakukan ditempat yang disebut terminal.

Kedatangan penumpang dan barang yang akan diangkut pada umumnya tidak

serentak dengan kedatangan kendaraan. Seandainya penumpang dan atau barang serta kendaraan tepat datang 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 adapun harus menunggu. Inilah yang disebut sebagai konsolidasi (Benson & Whitehead, 1975 dalam Warpani, 1990:37). Pengertian terminal berdasarkan **Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992** tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Pengertian terminal yang lain adalah menurut **Dirjen Perhubungan Darat Direktorat Bina Sistem Prasarana dalam Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya Dalam Kota dan Antarkota** disebutkan bahwa terminal angkutan jalan raya adalah:

1. Titik simpul tempat terjadinya putus arus yang merupakan prasarana angkutan, tempat kendaraan umum menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang, tempat perpindahan penumpang atau barang baik intra maupun antar moda transportasi yang terjadi akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta tuntutan efisiensi transportasi.
2. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang atau barang.
3. Prasarana angkutan dan merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang.
4. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan wilayah/kota dan lingkungan.

Sedangkan menurut **Warpani**, terminal mempunyai empat fungsi pokok yaitu (*Warpani, 1990:36*):

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

Adapun fungsi terminal menurut **Dirjen Perhubungan Darat Bina Sistem Prasarana** adalah pada dasarnya dapat ditinjau dari tiga unsur terkait dengan terminal yaitu:

1. Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko, loket dan lain-lain) dan fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi.
2. Fungsi terminal bagi pemerintah antara lain adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas, untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, serta sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus kendaraan umum.
3. Fungsi terminal bagi operator bus adalah untuk pengaturan pelayanan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan fasilitas pangkalan.

Menurut **Morlok** bahwa terminal adalah titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem yang merupakan komponen penting dalam sistem perangkutan sedangkan fungsi terminal menurutnya adalah (*Morlok, 1985:249*):

1. Tempat bongkar muat penumpang atau muatan dari kendaraan transportasi.
2. Memindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan yang lain.
3. Menampung penumpang dari waktu tiba sampai waktu berangkat.

4. Proses perlengkapan untuk suatu perjalanan.
5. Menyediakan sarana yang nyaman bagi penumpang misalnya pelayanan makanan.
6. Menyiapkan dokumen perjalanan.
7. Menyimpan kendaraan.
8. Penjualan tiket bagi penumpang dan pengecekan pemesanan tempat.
9. Mengumpulkan penumpang dan barang didalam grup ukuran ekonomis untuk diangkut dan menurunkan sesudah tiba di tempat tujuan.

Pengertian terminal yang lain adalah menurut **Rangkuman Surat Keputusan Bersama tiga menteri** (Menteri Perhubungan, Menteri Pekerjaan Umum dan Menteri Dalam Negeri) yaitu:

1. *Terminal* adalah prasarana angkutan, tempat kendaraan mengambil dan menurunkan penumpang, tempat pertukaran jenis angkutan yang terjadi sebagai akibat tuntutan efisiensi perangkutan.
2. *Terminal* adalah tempat pengendalian, pengawasan serta pengaturan sistem perijinan arus angkutan penumpang dan barang.
3. *Terminal* adalah prasarana angkutan dan merupakan bagian dari sistem jalan raya untuk melancarkan arus penumpang dan barang.
4. *Terminal* adalah unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan wilayah dan kota.

Klasifikasi Terminal Penumpang

Adapun klasifikasi terminal penumpang menurut **Kepmenhub No.31 Tahun 1995** adalah sebagai berikut:

1. *Terminal penumpang Tipe A* berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota antarpropinsi, dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antarkota dalampropinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
2. *Terminal penumpang Tipe B* berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalampropinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.

3. *Terminal penumpang Tipe C* berfungsi melayani kendaraan umum untuk pedesaan.

Berdasarkan Undang-Undang No.14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal dapat dibagi menjadi terminal penumpang dan terminal barang. Pengertian masing-masing terminal tersebut antara lain:

1. *Terminal penumpang* yaitu merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
2. *Terminal barang* yaitu merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

Klasifikasi terminal penumpang pada dasarnya dapat dilihat dari dua sudut pandang (*Surat Keputusan Bersama Tiga Menteri, 1981*):

1. Klasifikasi berdasarkan peranannya dapat dibedakan dalam dua kelompok yaitu:
 - a. *Terminal Primer* adalah terminal yang berfungsi melayani arus angkutan primer dalam skala regional.
 - b. *Terminal Sekunder* adalah terminal yang berfungsi melayani

arus angkutan sekunder dalam skala lokal/kota.

2. Klasifikasi berdasarkan fungsinya dapat dibedakan menjadi:

- a. *Terminal Utama* (induk) yaitu terminal yang berfungsi melayani arus penumpang jarak jauh (regional) dengan volume tinggi. Terminal ini biasanya menampung 50-100 kendaraan perjam dengan luas kebutuhan ruang sebesar lebih kurang 10 Ha.
- b. *Terminal Madya* (menengah) yaitu terminal yang berfungsi melayani arus penumpang jarak sedang dengan volume sedang. Terminal ini biasanya menampung 25-50 kendaraan perjam dengan luas kebutuhan ruang sebesar ± 5 Ha.
- c. *Terminal Cabang* (sub) yaitu terminal yang berfungsi melayani angkutan penumpang jarak pendek dengan volume kecil. Terminal ini menampung < 25 kendaraan perjam dengan luas kebutuhan ruang sebesar lebih kurang 2,5 Ha.
- d. *Terminal Khusus* yaitu terminal yang khusus melayani arus angkutan tertentu, seperti depot minyak Pertamina dll.

TABEL 1
KEUNTUNGAN DAN KERUGIAN MODEL PENGEMBANGAN TERMINAL

Model Pengembangan	Keuntungan	Kerugian
<i>Central Terminating</i>	▪ Dekat dengan pusat aktivitas. ▪ Mengurangi transfer ▪ Mudah dicapai	▪ Tidak ada pemisahan arus lalu-lintas ▪ Terjadi tumpang tindih perjalanan ▪ Volume lalu-lintas dalam kota tinggi
<i>Nearside Terminating</i>	▪ Adanya pemisahan arus lalu-lintas ▪ Volume lalu-lintas dalam kota berkurang ▪ Merangsang pertumbuhan pinggiran kota	▪ Waktu pencapaiannya lebih lama ▪ Jauh dari pusat aktivitas ▪ Proses transfer lebih banyak

Sumber : Departemen Perhubungan, 1998

Pengadaan prasarana jaringan jalan dalam suatu kota tidak saja untuk pengaturan kota-kota secara efisien tetapi juga bagi mobilitas warga kota untuk mendapatkan

fasilitas-fasilitas seperti terminal bus antarkota. Oleh karena itu pembangunan terminal bus antarkota ini harus dikaitkan dengan ketersediaan prasarana jaringan jalan. Selain prasarana jaringan jalan, hal

yang perlu mendapat perhatian adalah menyangkut persyaratan minimal ketersediaan fasilitas terminal dan pola sirkulasi, baik didalam maupun diluar terminal.

Untuk sirkulasi, baik didalam atau diluar terminal harus memenuhi syarat (Abubakar,1996:95):

1. Jalan sirkulasi penumpang dan kendaraan harus terpisah.
2. Jalan sirkulasi kendaraan harus lancar dan dapat menjamin kemudahan pergerakan.
3. Jalan sirkulasi penumpang harus lancar dan dapat menjamin kemudahan pergerakan.

Sementara untuk ketersediaan fasilitas diatur sebagai berikut (Abubakar,1995:77):

A. Fasilitas Utama (harus dimiliki oleh terminal):

- jalur pemberangkatan kendaraan umum
- jalur kedatangan kendaraan umum
- tempat tunggu kendaraan umum
- tempat istirahat sementara kendaraan umum
- bangunan kantor terminal
- menara pengawas
- tempat tunggu penumpang dan atau pengantar
- rambu-rambu/papan informasi yang memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan
- parkir kendaraan pengantar dan taksi

B. Fasilitas Penunjang sebagai fasilitas pelengkap dalam pengoperasian terminal antara lain:

- kamar kecil/toilet
- musholla
- kios/warung
- ruang informasi dan pengaduan
- telepon umum
- tempat penitipan barang
- taman

METODE PENELITIAN

A. LOKASI

Lokasi terminal Kabupaten Pati adalah Mustakharjo Kabupaten Pati.

B. Teknik Pengumpulan Data

Sementara untuk mendapatkan data-data yang dapat dipertanggungjawabkan,

terutama mengenai sumber data yang dapat dipercaya, maka terdapat dua cara pengumpulan data:

- **Survei Sekunder**, berupa pengumpulan data dari instansi pemerintah maupun instansi terkait. Hasil yang diharapkan berupa uraian, data angka, atau peta mengenai keadaan wilayah disekitarnya. Selain itu survei sekunder ini juga didapat dari penelitian-penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya.

- **Survei Primer**, yaitu pencarian data dan informasi secara langsung dari responden di lapangan. Metode survei ini dapat berupa observasi, wawancara, maupun koesioner.

- Observasi merupakan pengumpulan data dan informasi melalui pengamatan langsung untuk mendapatkan data yang objektif dan dapat dipertanggungjawabkan.

- Wawancara dilakukan dengan sejumlah pihak yang terkait dengan kepentingan penelitian, dalam hal ini dilakukan dengan aparat pembuat kebijakan (Bappeda,Dephub, dll)

- Kuesioner adalah pengumpulan data primer dari responden. Dalam penelitian ini responden yang dipilih untuk diwawancarai adalah pengguna angkutan umum, pengusaha angkutan dan para ahli dalam bidang transportasi kota.

C. Alat Analisis

Menurut Mulyadi (1997: 284) yang menulis teori investasi yang dalam hal ini dikaitkan dengan kelayakan program dan epidemiologi dan kelayakan ekonomi dari aspek keuangan.

Kelayakan program akan merupakan sarana untuk menilai suatu tindakan pelayanan kepada masyarakat tertentu. Dalam hal ini penelitian menggunakan cara observasi non eksperimental.

Kelayakan ekonomi ditinjau dari sudut aspek keuangan menggunakan metode yang dilakukan untuk menilai investasi, dilakukan dengan cara:

1. Analisis *net present value* (NPV)

Analisis ini untuk menilai kelayakan investasi dengan menghitung selisih

antara nilai sekarang dari penerimaan kas bersih yang akan datang dengan nilai sekarang investasi awal. Semakin besar NPV positif, investasi semakin menguntungkan. NPV dapat dihitung dengan rumus seperti berikut;

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{A_t}{(1+k)^t}$$

k = discount rate

A_t = cashflow periode k

N = usia ekonomi

2. Analisis *payback period*

Analisis ini untuk mengetahui periode yang diperlukan dalam pengembalian investasi seluruhnya. Semakin pendek *payback period*-nya, proyek akan semakin baik. Payback period dihitung dengan;

(1) membagi jumlah investasi dengan penerimaan kas bersih (*proceeds*) tiap periode, bila *proceeds* sama setiap periodenya.

(2) mengurangi jumlah investasi dengan penerimaan kas bersih (*proceeds*) yang diterima, bila besar *proceeds* tidak sama setiap periodenya.

3. Analisis *Return on Investment (ROI)*

Analisis ini untuk melihat apakah suatu proyek layak sampai pada tahap pengembangan dan pengujian. Perhitungan *ROI* dapat dilakukan dengan bermacam-macam cara, salah satunya yang paling terkenal adalah dengan membandingkan penghasilan tahunan rata-rata sesudah pajak dan depresiasi dengan investasi rata-rata.

$$ROI = E/I$$

ROI = *Return on investment*

E = Penghasilan tahunan rata-rata

I = Investasi rata-rata yang diperlukan untuk sebuah proyek.

Pendekatan ini memerlukan adanya estimasi tentang kelangsungan hidup yang diharapkan dari produk tersebut dan pendapat tentang kemungkinan penjualan serta biaya yang berkaitan dengan produk tersebut setiap tahunnya.

4. Analisis hasil pengembalian (*internal rate of return*)/IRR

Yaitu tingkat bunga yang menyamakan nilai sekarang arus kas dengan pengeluaran investasi.

5. Analisis Sosial-Ekonomi

Dalam analisis ini titik berat analisis adalah pelaku perjalanan dari sisi sosial dan ekonomi. Analisis ini merupakan analisis kualitatif untuk menunjukkan kecenderungan sosio-ekonomi masyarakat dalam penggunaan AUP.

Dengan asumsi dasar bahwa salah satu aspek tingkat kebutuhan AUP adalah aspek perilaku pengguna AUP (penduduk), maka perlu adanya kajian mengenai perilaku pengguna AUP secara mikro dan semua penduduk secara makro. Dalam mengembangkan sistem perangkutan yang rasional, mengetahui jumlah pelaku perjalanan antarzone (jumlah lalu lintas) pada satu wilayah belum cukup. Dalam hal ini perlu juga mengetahui bagaimana perilaku pengguna jalan dalam memilih moda untuk melakukan perjalanan. Dalam hubungannya dengan pemilihan moda, terdapat dua jenis pelaku perjalanan yaitu pengguna kendaraan pribadi dan pengguna angkutan umum. Kecenderungan yang terjadi di Indonesia pengguna angkutan umum adalah masyarakat yang tidak mampu membeli kendaraan pribadi (*captive people*).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sumber Dana Yang Tersedia.

Faktor yang perlu juga dipertimbangkan dalam pembangunan adalah faktor sumber dana yang tersedia untuk pembiayaan pembangunan fisik kota. Adapun sumber dana dapat berasal dari :

- Sumber dana dari APBN
- Sumber dana dari APBD Propinsi
- Sumber dana dari APBD Kabupaten
- Sumber dana dari DAU
- Sumber dana dari Swasta
- Sumber dana dari Swadaya Masyarakat
- Sumber dana Bantuan Asing.

Masing masing sumber dana tersebut dipergunakan sesuai dengan kepentingan kebutuhan, skala pelayanan, tujuan dan fungsi pembangunan dan prioritas pengembangan.

Sumber Penerimaan Terminal Bis Di Desa Mustakoharjo

Perkiraan sumber Penerimaan dari proyek pembangunan terminal bis di Desa Mustakoharjo Kabupaten Pati berasal dari :

1. Karcis Masuk/ Peron
2. Persewaan Kios

3. Persewaan Rumah makan

4. Parkir

5. Sponsorship

6. MCK

Analisis Kelayakan Finansial Terminal di Desa Mustokoharjo

Biaya total biaya investasi yang dibutuhkan untuk membangun terminal Bis di Desa Mustokoharjo Kabupaten Pati sebesar Rp 73.265.745.000 ,-. Biaya pembangunan terdiri atas

**Tabel Rekapitulasi Rencana Anggaran Biaya
Pembangunan Terminal Lokasi Desa Mustokoharjo
Kabupaten Pati**

NO.	JENIS PEKERJAAN	JUMLAH HARGA
1	Pembangunan Areal Pemberangkatan Bus AKAP Pati-Jakarta	Rp 31,880,000
2	Pembangunan Areal Pemberangkatan Bus AKAP Pati-Surabaya	Rp 31,880,000
3	Pembangunan Areal Pemberangkatan Bus AKAP Pati-Bandung	Rp 31,880,000
4	Pembangunan Areal Pemberangkatan Bus AKDP Pati-Solo	Rp 31,880,000
5	Pembangunan Areal Pemberangkatan Bus AKDP Pati-Smg	Rp 31,880,000
6	Pembangunan Areal Pemberangkatan Bus AkDP Pati- Rembang	Rp 31,880,000
7	Pembangunan Areal Kedatangan Bus AKDP Pati-Jakarta	Rp 31,880,000
8	Pembangunan Areal Kedatangan Bus AKDP Pati-Surabaya	Rp 31,880,000
9	Pembangunan Areal Kedatangan Bus AKDP Pati-Bandung	Rp 31,880,000
10	Pembangunan Areal Kedatangan Bus AKDP Pati-Solo	Rp 31,880,000
11	Pembangunan Areal Kedatangan Bus AKDP Pati-Smg	Rp 31,880,000
12	Pembangunan Areal Kedatangan Bus AKDP Pati- Rembang	Rp 31,880,000
13	Pembangunan Areal Kedatangan Bus Angkudes/Angkota	Rp 60,000,000
14	Pembangunan Areal Pemberangkatan Bus Angkudes/Angkota	Rp 60,000,000
15	Pembangunan Areal Parkir Bis AKAP Dan AKDP Dari Dan Ke Pati	Rp 3,761,840,000
16	Pembangunan Areal Parkir Angkota Dan Angkudes	Rp 3,510,000,000
17	Pembangunan Areal Lintas Bis AKAP Dari Dan Ke Pati	Rp 780,000,000
18	Pembangunan Areal Lintas Angkota/Angkudes	Rp 1,040,000,000
19	Pembangunan Ruang Tunggu Penumpang Bis AKAP	Rp 796,500,000
20	Pembangunan Ruang Tunggu Penumpang Angkota/Angkudes	Rp 726,000,000
21	Pembangunan Kantor Perwakilan/Agen	Rp 189,000,000
22	Pembangunan Kantor Terminal	Rp 288,000,000
23	Pembangunan Menara Pengawas	Rp 9,000,000
24	Pembangunan Pos Pemeriksaan Terminal	Rp 18,000,000
25	Pembangunan Ruang Keamanan	Rp 63,000,000
26	Pembangunan Ruang Informasi	Rp 18,000,000

27	Pembangunan Loker/Peron	Rp	36,000,000
28	Pembangunan Toko/Kios 30 Unit	Rp	913,845,000
29	Pembangunan Ruang Medical	Rp	63,000,000
30	Pembangunan Mushola	Rp	75,000,000
NO.	JENIS PEKERJAAN	JUMLAH HARGA	
31	Pembangunan KM/WC/Toilet Umum	Rp	60,000,000
32	Pembangunan Ruang Istirahat Crew Bus	Rp	75,000,000
33	Pembangunan Bengkel	Rp	225,000,000
34	Pembangunan Gudang	Rp	37,500,000
35	Pembangunan Tempat Parkir Umum	Rp	2,880,000,000
36	Pembangunan Parkir Cadangan	Rp	4,320,000,000
37	Pembangunan Taman	Rp	2,878,500,000
38	Pembebasan Lahan	Rp	12,500,000,000
Total Harga		Rp	35,765,745,000
Terbilang : Tiga Puluh Lima Milyar Tujuh Ratus Enam Puluh Lima Juta Tujuh Ratus Empat Puluh Lima Ribu Rupiah			

Sumber Penerimaan Terminal Bis Di Desa Mustokoharjo

Perkiraan sumber Penerimaan dari proyek pembangunan terminal bis di Desa Mustokoharjo Kabupaten Pati berasal dari :

1. Karcis Masuk/ Peron
2. Persewaan Kios
3. Persewaan Rumah makan
4. Parkir
5. Sponsorship
6. MCK

Analisis Kelayakan Finansial

Hasil perhitungan kelayakan investasi menggunakan Net BCR, NPV, IRR dan PBP dapat diuraikan sebagai berikut : (proses perhitungan di lampiran).

➤ DF = 12% → Rp (12.883.894.529),-

➤ DF = 14% → Rp (21.956.832.290),-

b. NPV Pada kondisi Pesimis :

➤ DF = 10% → Rp (28.395.066.851),-

➤ DF = 12% → Rp (35.772.417.929),-

➤ DF = 14% → Rp (41.409.309.158),-

2. Internal Rate Of Return (IRR)

1. Net Present Value

Net Present Value (NPV) yang dihasilkan dengan menggunakan berbagai tingkat *social opportunity cost of capital (SOCC)* sebagai discount factor baik kondisi optimis maupun pesimis lebih besar dari (0) nol, dengan demikian dinyatakan feasible (layak) untuk dikembangkan.

a. NPV pada kondisi Optimis :

➤ DF = 10% → Rp (1.010.539.966),-

Tingkat *discount rate* yang menghasilkan NPV sama dengan (0) nol menghasilkan IRR (internal rate of return) yang lebih besar dari SOCC (bunga bank yang berlaku umum), artinya investasi ini dinyatakan feasible untuk dikembangkan.

a. Pada kondisi Pesimis → IRR = 9 %

b. Pada kondisi Pesimis → IRR = 9,66 %

3. Net Benefit Cost Ratio (Net B/C ratio)

Perbandingan antara *net benefit* yang telah didiscount positif dan *net benefit* yang telah di discount negatif menghasilkan nilai lebih besar dari satu, artinya investasi dinyatakan feasible (layak) untuk dikembangkan.

a. Pada kondisi Optimis

➤ DF = 10% → 2,36

➤ DF = 12% → 1,97

➤ DF = 14% → 1,67

b. Pada kondisi Pesimis

➤ DF = 10% → 1,47

➤ DF = 12% → 1,22

➤ DF = 14% → 1,04

4. Pay Back Periode (PBP)

Jumlah arus penerimaan secara kumulatif sama dengan jumlah investasi yang ditanamkan dalam bentuk *present value*. Investasi dinyatakan feasible (layak) untuk dijalankan, karena masa pengembalian investasi berada di bawah usia investasi.

a. Pada kondisi Optimis :

➤ DF = 10% → layak

➤ DF = 12% → tidak layak

➤ DF = 14% → tidak layak

b. Pada kondisi Pesimis

➤ DF = 10% → layak

➤ DF = 12% → tidak layak

➤ DF = 14% → tidak layak

**Tabel Hasil Analisis Kelayakan Finansial
Pembangunan Terminal Di Desa Mustokoharjo Kabupaten Pati**

NO	URAIAN	MAXIMUM	MINIMUM
1	Nilai Investasi	Rp 35.765.745.000	Rp 5.765.745.000
2	Masa Investasi	25 Tahun	25 Tahun
3	Cash In Flow	Rp 177.546.125	Rp 158.662.147
4	Net Present Value (NPV)		
	a. DF = 10%	Rp 37.094.772.854	Rp 9.528.652.122
	b. DF = 12%	Rp 25.122.370.663	Rp 2.081.967.706
	c. DF = 14%	Rp 15.973.697.798	Rp (3.607.938.096)
5	IRR	9,000%	19,66%
6	B/C Rasio		
	a. DF = 10%	2,04	1,27
	b. DF = 12%	1,70	1,06
	c. DF = 14%	1,45	0,90
7	Pay Back Periode		
	a. DF = 10%	24 tahun	tidak layak
	b. DF = 12%	tidak layak	tidak layak
	c. DF = 14%	tidak layak	tidak layak

Bentuk Kerjasama Pihak Ketiga

Investasi merupakan salah satu faktor yang penting untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah. Makin besar arus investasi, dapat memberikan peluang munculnya kegiatan-kegiatan usaha yang lain. Implikasinya adalah meningkatnya kesempatan kerja dan peluang terjadinya peningkatan PAD.

Namun, bagaimana usaha Pemda untuk meningkatkan PAD tanpa harus membebani rakyatnya, sehingga dapat mengembangkan otonominya. Masih terdapat peluang yang dapat dimanfaatkan oleh daerah untuk mendukung sumber pembiayaan dan investasi daerah untuk mendukung implementasi otonomi daerah yang pelaksanaannya dapat dilakukan oleh para pelaku ekonomi daerah termasuk BUMN, BUMD, Swasta dan Masyarakat.

Diperlukan adanya perhatian yang serius dalam upaya meningkatkan efisiensi sektor publik, sekaligus mengupayakan agar administrasi negara mampu menelurkan berbagai kiat dan terobosan dalam menciptakan iklim yang kondusif bagi berkembangnya sektor swasta. Keterbatasan yang membelenggu sektor publik bukanlah merupakan halangan jika kita mampu mendayagunakan kekuatan dan potensi sektor swasta yang mulai berkembang. Pola kemitraan sektor publik dan swasta merupakan harapan baru dalam mendobrak keterbatasan.

Acapkali daerah memiliki aset yang sangat potensial untuk dimanfaatkan atau dikembangkan, namun upaya-upaya ke arah itu terhalang oleh terbatasnya sumber dana atau akses ke sumber dana atau keterbatasan kemampuan SDM dalam menggunausahakan aset tersebut. Di sisi lain swasta atau masyarakat merupakan pihak yang dalam banyak hal, mempunyai potensi pendanaan dan teknologi yang perlu diproduktifkan, dengan demikian melalui kerjasama antara Pemerintah daerah dengan swasta atau masyarakat dapat memberikan nilai tambah dan keuntungan kedua belah pihak

Kerjasama antara pemerintah daerah dan swasta tidak hanya akan dapat memberikan keuntungan berupa uang, tetapi juga merupakan strategi diversifikasi

resiko, dimana dengan kerjasama ini resiko Pemerintah Daerah menjadi kecil atau bahkan tanpa ikut menanggung resiko sama sekali.

Di Indonesia, pola kerjasama antara diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan infrastruktur.

Bentuk Kerja Sama antara Sektor Publik dan Swasta

Kerjasama Pemerintah daerah dengan swasta idealnya didasarkan pada win-win solution partnership, artinya kerjasama tersebut dilakukan dengan kesadaran dari dua belah pihak atas keuntungan timbal balik yang akan dihasilkan dalam kerjasama tersebut. Pemerintah Daerah dalam pengertian kerja sama Pemerintah Daerah termasuk di dalamnya BUMD/Perusahaan Daerah. Oleh karena itu perusahaan daerah mempunyai peluang untuk mengembangkan dan meningkatkan usaha melalui kerjasama dengan pihak swasta.

Pihak ketiga menurut Permendagri Nomor 3 Tahun 1986 adalah instansi atau badan usaha atau perorangan yang berada di luar organisasi Pemerintah Daerah, antara lain Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah lainnya, BUMN, BUMD, Koperasi, Swasta Nasional atau Swasta Asing yang tunduk pada hukum Nasional

Bentuk Kerja sama secara garis besar dikelompokkan adalam 2 bentuk, yaitu

1. Kerjasama Pengelolaan (*Joint Operation*). Kerja sama ini dapat dilakukan melalui berbagai model, yaitu :
 - a. Sewa Tambah Guna (*Contract Add and Operate /CAO*)
 - b. Rehabilitasi Guna Serah (*Rehabilitate, Operate and Transfer/ROT*)
 - c. Bangun Serah (*Built and Transfer/ BT*)
 - d. Bangun Guna Serah (*Built, Operate and Transfer/BOT*)
 - e. Bangun Serah Sewa (*Built, Transfer and Rent /BTR*)
 - f. Bangun Sewa Serah (*Built, Rent and Transfer/BRT*)
 - g. Bangun Kelola Miliki (*Built, Operate and Own/BOO*)

- h. Kerjasama Operasi
2. Kerjasama Usaha Patungan (*Joint Venture*). Pemda bersama-sama dengan swasta dapat mendirikan Perseroan Terbatas yang mengacu pada Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995.

Langkah Strategis Pemilihan Kerjasama

Untuk dapat mencapai sasaran secara optimal, maka pilihan untuk melakukan kerjasama perlu diletakkan

dalam suatu kerangka strategis. Sebagaimana dilakukan oleh perusahaan dalam rangka menjalin kerjasama strategis untuk mengembangkan bisnisnya. Kerangka pikir yang biasa dipakai adalah menggunakan model manajemen strategis. Menurut Usman (1996) beberapa kekuatan dan kelemahan pemanfaatan dana sektor swasta dapat dilihat sebagai berikut :

**Tabel Kekuatan dan Kelemahan
Kerjasama Dengan Sektor Swasta**

Aspek	Kekuatan	Kelemahan
Efisiensi	Dengan Masuknya Kantor Swasta maka perusahaan akan beroperasi dengan lebih efisien	Tidak ada kelemahan yang menonjol
Persiapan	Dilakukan bersama-sama dengan pihak swasta, sehingga mudah memper-ha tikan berbagai aspek	Akan lebih ketat adanya keterlibatan pihak swasta
Pendanaan	Pemda/Perusda tidak perlu menyediakan dana dalam jumlah yang besar dalam penyertaan modal	Apabila modal swasta banyak berasal dari Luar Negeri, maka perlu diperhatikan resiko nilai tukar
Pembagian Resiko	Terjadi pembagian resiko antara Pemda/Perusda dengan swasta	Tidak ada kelemahan yang menonjol
Desentralisasi	Meningkatkan kewenangan Pemda	Tambah wewenang menyebabkan tambahan tanggung jawab
Partisipasi Swasta	Meningkatkan peran swasta dalam pembangu-nan daerah	Tidak ada kelemahan yang menonjol
Penentuan Tarif	Pemerintah tetap mampu-nai kekuatan dalam menentukan tarif	Tanpa danya kontrol yang kuat dari pemerintah, swasta dapat menerapkan tarif yang memberatkan masyarakat
Alih Teknologi	Akan terjadi alih teknologi dari sektor swasta ke sektor pemerintah	Tidak ada kelemahan yang menonjol
Makro Ekonomi	Pinjaman Pemerintah diganti dengan sumber swasta	Tidak ada kelemahan yang menonjol

Berdasarkan tabel di atas, walaupun terdapat beberapa kelemahan yang mungkin timbul dengan adanya kerja sama Pemerintah Daerah dengan Swasta, namun secara umum aspek positif yang ditimbulkannya lebih dominan dibandingkan dengan aspek negatifnya.

Di Indonesia, pola kerjasama antara Pemerintah Daerah dengan swasta sebenarnya diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam penyediaan Infrastruktur, dan berdasarkan juga pada Permendagri Nomor 3 Tahun 1986 maupun Peraturan Menteri Dalam

Negeri dan Otonomi Daerah Nomor 43 Tahun 2000, tujuan utama pelaksanaan kerjasama antara Pemerintah Daerah/Perusda dengan Pihak Ketiga adalah untuk meningkatkan perekonomian daerah dan menambah pendapatan daerah. Secara umum, tujuan dilakukannya kerjasama adalah sebagai berikut :

- Meningkatkan efisiensi dan efektivitas pembiayaan, melalui dana dari masyarakat untuk kepentingan pembangunan
- Usaha untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah melalui

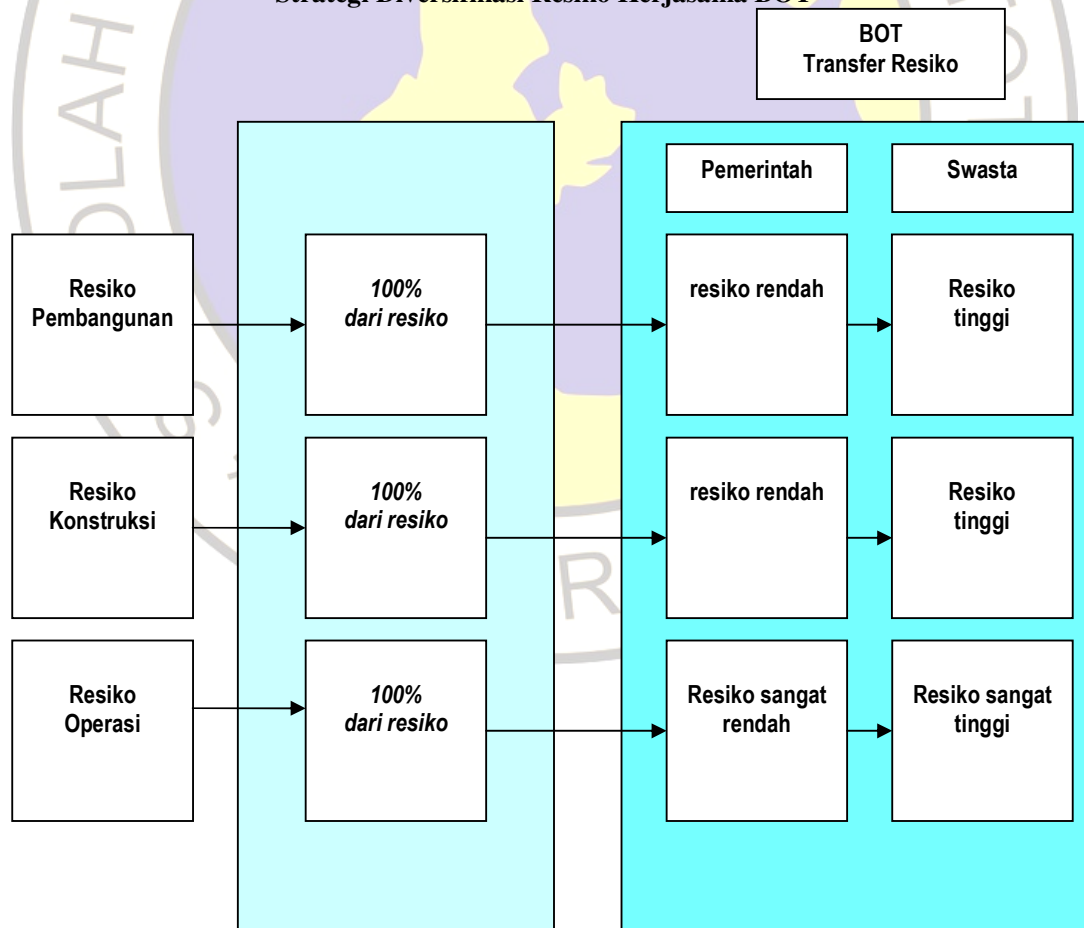
- perluasan dan peningkatan pembangunan
- Meningkatkan pendapatan daerah dengan memanfaatkan hasil-hasil pembangunan masyarakat
 - Mendorong partisipasi masyarakat dalam pembangunan daerah
 - Mendayagunakan aset daerah secara optimal, khususnya aset yang masih dapat ditingkatkan penggunaannya
 - Adanya alih teknologi yang digunakan dalam pengelolaan proyek yang dapat dimanfaatkan SDM di Pemda
 - Terhindarnya penjualan aset daerah yang potensial kepada swasta.

Bangun Guna Serah (Built, Operate And Transfer)

Bentuk kerjasama BOT dikenal pada transaksi-transaksi yang obyeknya berupa tanah. Kekayaan daerah yang berupa tanah

dan fasilitas-fasilitas yang ada di atasnya yang memiliki potensi ekonomi yang tinggi dialihkan pemanfaatannya kepada swasta, dengan cara pihak swasta tersebut atas biayanya sendiri membangun bangunan berikut fasilitas komersilnya serta mendayagunakan bangunan dan fasilitas tersebut untuk suatu jangka waktu tertentu. Biasanya pada awal kerjasama Pemda juga akan menerima kompensasi berupa uang dari pihak swasta dan mempunyai hak untuk memanfaatkan suatu area dari bangunan tersebut tanpa pembayaran apapun ke pihak swasta. Selama masa BOT, resiko yang terjadi atas bangunan dan fasilitas yang dibangun swasta akan merupakan tanggungan swasta karena secara hukum kepemilikan bangunan dan fasilitas masih menjadi milik pihak swasta.

Gambar
Strategi Diversifikasi Resiko Kerjasama BOT



NO	URAIAN	MAXIMUM	MINIMUM
1	Nilai Investasi	Rp 35.765.745.000	Rp 5.765.745.000
2	Masa Investasi	25 Tahun	25 Tahun
3	Cash In Flow	Rp 177.546.125	Rp 158.662.147
4	Net Present Value (NPV)		
	a. DF = 10%	Rp 37.094.772.854	Rp 9.528.652.122
	b. DF = 12%	Rp 25.122.370.663	Rp 2.081.967.706
	c. DF = 14%	Rp 15.973.697.798	Rp (3.607.938.096)
5	IRR	9,000%	19,66%
6	B/C Rasio		
	a. DF = 10%	2,04	1,27
	b. DF = 12%	1,70	1,06
	c. DF = 14%	1,45	0,90
7	Pay Back Periode		
	a. DF = 10%	24 tahun	tidak layak
	b. DF = 12%	tidak layak	tidak layak
	c. DF = 14%	tidak layak	tidak layak

PENUTUP

A. Pembangunan terminal di Mustokoharjo memiliki aspek ekonomis antara lain :

1. Potensi kepadatan lalu lintas tinggi di kawasan ini akan memberikan peluang pemasukan (*Cash In Flow*) sebesar Rp 177.546.125.
2. Biaya investasi pembangunan di kawasan ini sebesar Rp 35.765.745.000
3. Dengan batas masa investasi 25 tahun, maka didapatkan :
 - DF 10%, *Payback* periode adalah 24 tahun
 - DF 12%, tidak layak (di atas 25 tahun)
 - DF 14%, tidak layak (di atas 25 tahun)

B. Berdasarkan kajian teknis dan investasi, lokasi ini memiliki kelayakan dibawah 3 calon lokasi yang lain. Namun jika mempertimbangkan kesinambungan aktivitas yang sudah berkembang di lokasi terminal lama (terminal kembang joyo). Namun terdapat masalah-masalah yang harus diantisipasi jika terminal regional dibangun Mustokoharjo. Untuk itu

diperlu langkah-langkah antisipasi sebagai berikut :

- Perlu perubahan kebijakan sistem arus transportasi Kota Pati, khususnya untuk menciptakan keterhubungan antara rute angkutan AKAP/AKDP dengan angkutan perkotaan.
- Lokasinya yang dekat dengan perpotongan jalan lingkaran dengan jalan Pati- Gabus akan mampu melayani pergerakan angkutan umum dikedua jalan ini dengan efektif.
- Pertigaan Margorejo dan perempatan langenharjo akan sangat berpotensi tumbuh menjadi terminal bayangan, sehingga perlu antisipasi dari aparat terkait.
- Lokasi terminal yang tidak jauh dengan pusat kota akan menyebabkan masalah dalam menciptakan perkembangan Kota Pati kearah luar pusat kota.

DAFTAR PUSTAKA

Abdul Halim, 2001, *Manajemen Keuangan Daerah*, Yogyakarta : AMP YKPN

- Agung Riyadi, Anton A, Didit P, 2002, *Laporan Penelitian Potensi Pajak dan Retribusi Daerah di Kabupaten Sukoharjo*, Surakarta : FE UMS.
- Agus Wantara, 1995, *Analisis Pendapatan Asli Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 1970-1980* (tesis yang tidak dipublikasikan), Yogyakarta : UGM
- Alfian Lians, 1985, *Pendapatan Daerah Dalam Ekonomi Orde Baru*, Prisma No. 4 Tahun XIV.
- Asnafiah Yulianti, 2001, *Kemandirian dan Pertumbuhan Ekonomi Dalam Menyongsong Otonomi Daerah*, *Kajian Ekonomi dan Bisnis Stiekers*, Vo. 5 , No. 29, Tahun 2001.
- Dadang Solihin, 2001, *Kamus Istilah Otonomi Daerah*, Jakarta : Lembaga Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan
- Davey, 1988, *Pembiayaan Pemerintah Daerah*, Terjemahan Amanullah, Jakarta : UI Press
- Deddy Supriady, 2001, *Otonomi Penyelenggara Pemerintah Daerah*, Jakarta : Gramedia
- Fisher, Ronald, 1996, *State and Local Public Finance*, A Time Higher Education Group, Inc. Company.
- Guritno Mangkoesobroto, 1995, *Ekonomi Publik*, Yogyakarta : BPFE
- Husein Umar, 2003, *Strategic Management In Action*, Percetakan : PT. SUN Jakarta
- Ibnu Syamsi, 1993, *Dasar-dasar Kebijakan Keuangan Negara*, Jakarta : Bima Aksara.
- Indah Susantun, 2000, *Fungsi Keuntungan Cobb Douglas Dalam Pendugaan Efisiensi Ekonomi Relatif*, *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, Vol. 5, No. 2, Edisi 2000.
- J.B. Kristiadi, 1985, *Masalah Sekitar Peningkatan Pendapatan Daerah*, Prisma No. 12, Tahun XIV, Jakarta : LP3ES
- John Suprihanto, 1997, *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelayanan*, Jakrta : Rineka Cipta
- Jones, Bernard, 1995, *Local Government Financial Management*, ICSA Publishing Limited.
- Josep Riwu Kaho, 1998, *Prospek Otonomi Daerah Negara Republik Indonesia “ Identifikasi Faktor Yang Mempengaruhi Penyelenggaraannya “*, Jakarta : Rajawali Press
- Kadariyah, 1992, *Pengantar Evaluasi Proyek*, Jakarta : Lembaga Penerbitan Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Krisna D. Darumurti dan Umbu Raunta, 2000, *Otonomi Daerah “ Perkembangan, Pemikiran dan Pelaksanaan “*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti
- Mardiasmo, 2001, *Manajemen Penerimaan Daerah dan Struktur APBD dalam Era Otonomi Daerah*, *Kajian Ekonomi dan Bisnis Stiekers*, Vo. 5, No. 29, Tahun 2001.
- Mardiasmo, 2001, *Pengawasan, Pengendalian dan Pemeriksaan Kinerja Pemerintah Daerah Dalam Melaksanakan Otonomi Daerah*, *Jurnal Bisnis dan Akuntansi*, Vol. 3, No. 2, Tahun 2001.
- Mardiasmo, 2001, *Peningkatan Pendapatan Asli Daerah :*

Permasalahan dan Kebijakan, makalah yang disampaikan dalam Sidang Pleno Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia Ke-10 di Batam

S. Pamudji, 1990, *Makna Dati II Sebagai Titik Berat Pelaksanaan Otonomi Daerah*, Jakarta : CSIS

Mardiasmo, 2002, *Otonomi dan manajemen Keuangan Daerah*, Yogyakarta : Penerbit Andi.

Sadono Sukirno, 1982, *Pengantar Teori Ekonomi Mikro*, Jakarta : Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Marzuki, 1995, *Metodologi Riset*, Yogyakarta : FE-UII

Shaw, G.K, 1989, *Hubungan Fiskal Antara Pemerintah*, Penerjemah Silvia Rilwon, Jakarta : Gramedia

Moh. Nazir, 1999, *Metode Penelitian*, Penerbit : Ghalia Indonesia

Mudrajat Kuncoro, 1995, *Desentralisasi Fiskal di Indonesia*, *Prisma*, No. 4 Tahun. XXIV

Sidik Jatmika, 2001, *Otonomi Daerah : Perspektif Hubungan Internasional*, Yogyakarta : Bigraf Publising.

Mulyanto, 2002, *Potensi Pajak dan Retribusi Daerah di Kawasan Subosuko Wonosraten Propinsi Jawa Tengah*, Kerjasama IRIS dan LPEM UI, Jakarta.

Soejamto, 1992, *Otonomi Birokrasi Partisipasi*, Jakarta : Sinar Grafika

Musgrave, 1990, *Keuangan Negara Dalam Teori dan Praktek (Edisi 5)*, Jakarta : PT. Erlangga

Soelarso, 1998, *Modul Mata Pelajaran Administrasi Pendapatan daerah Dalam Terapan*, Yogyakarta : UGM

Nick Devas, Brian Binder, Anne Booth, Kennet Davey dan Roy Kelly, 1989, *Keuangan Pemerintah Daerah di Indonesia*, Terjemahan Masri Maris, Jakarta : Penerbit UI Press.

Soesilo, 2001, *Perspektif Politik Ekonomi Otonomi Daerah Dibawah Undang-Undang No. 22 Tahun 1999*, *Ekuitas*, Vol. 5, No. 4, Tahun 2001.

Pontjowinoto, Didit, MP, 1991, "Alternatif Reformasi Kebijakan dan Manajemen Keuangan Daerah", *Prisma*, Jakarta : LP3ES

Soetrisno, PH, 1986, *Ekonomi Publik II*, Jakarta : Karunika.

Richadson, HW, 1991, *Ilmu Ekonomi Regional* Terjemahan : Paul Sitohang, Jakarta : LPFE UI

Soetrisno, 1981, *Evaluasi Project Jilid I*, Yogyakarta : Fakultas Ekonomi Universitas Gajah Mada.

Rustian Kamaludin, 1992, *Bunga Rampai Pembangunan Nasional dan Pembangunan Daerah*, Jakarta : FE-UI.

Sukanto, 1985, *Ekonomi Perkotaan*, Jogjakarta : BPFE

S. Pamudji, 1980, *Pembinaan Perkotaan di Indonesia*, Jakarta : Ichtiar

Suparmoko, 1996, *Keuangan Negara Dalam Teori dan Praktek*, Yogyakarta : BPFE

Suparmoko, 2002, *Ekonomi Publik : Untuk Keuangan dan Pembangunan*

- Daerah*, Penerbit Andi Yogyakarta.
- Susijati, B Hirawan, 1986, *Analisa Tentang Keuangan Daerah di Indonesia*, EKI Vo. XXXIV No. 1
- Sjahrizal, 2008, *Ekonomi Regional "Teori dan Aplikasinya"*, Padang : Baduose Media.
- Syarif Hidayat, 2000, *Reflektifitas Realitas Otonomi Daerah dan Tantangan ke Depan*, Jakarta : Pustaka Quantum
- Zulkarnain Djamin. 1992. *Perencanaan dan Analisa Proyek*, Jakarta :
- Lembaga Penerbitan Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Tjahya Supriyatna, 1992, *Sistim Administrasi Pemerintahan di Daerah*, Jakarta : Bumi Aksara
- Undang-Undang No. 33 Tahun 2004 *Tentang Pemerintah Daerah*
- Undang-Undang No. 34 Tahun 2004 *Tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah*

