

**STRATEGI OPTIMALISASI PENERIMAAN RETRIBUSI PELAYANAN PARKIR TEPI
JALAN UMUM KOTA TANGERANG SELATAN**

**THE STRATEGY TO OPTIMIZE INCOME FOR STREET PARKING SERVICE RETRIBUTION
IN SOUTH TANGERANG CITY**

¹Tri Maryugo Hawati, ²Rina Oktaviani, dan ³A. Faroby Falatehan

Institut Pertanian Bogor Jl Kamper Wing 2 Level 5, Kampus IPB Dramaga Bogor-Indonesia

¹tri.m.hawati@gmail.com

²oktavianirina1@gmail.com

³affalatehan@gmail.com

Diterima: 1 Februari 2017, Direvisi: 7 Februari 2017, Disetujui: 20 Februari 2017

ABSTRACT

South Tangerang city is a city that actively carried out development in various field. As a result, the economic activities of the community have also increased and encouraged the increase in the number of vehicles used by the people of South Tangerang city. As a consequence, it will enhance the needs of parking lots and parking retribution income, such as parking on the street. However, unfortunately the contribution of parking on the street to the local government income is still very low. This research conducted to analyze the performance of on street parking service retribution, analyze the influencing factor for realization retribution income of street parking service, and formulate the priority strategy in order to optimize on street parking service retribution income in South Tangerang City. This research involved some methods, namely performance analysis, multiple linear regression and analytical hierarchy process (AHP). The result of the research showed that the performance of retribution for on street parking service was not optimal in 2010-2015, the factor that influenced realization of on street parking service retribution income was the number of vehicle ownership and the on street parking service retribution income from previous period. The strategies to optimize the income of on street parking service retribution in South Tangerang city analyzed by AHP appropriate with the priority and sequences as follow (a) improving on street parking management system with a weight of 0,336, (b) improving on street parking control system with weight of 0.234, (c) improving the socialization and law enforcement with weight of 0.208 (d) enhancing human resource with weight of 0.141, and (5) evaluating on street parking service retribution rates policy with weight 0,080.

Keywords: *optimalization, on street parking, retribution, income, South Tangerang City*

ABSTRAK

Kota Tangerang Selatan merupakan kota yang sedang giat melaksanakan pembangunan di berbagai bidang. Akibatnya, aktivitas perekonomian masyarakat juga ikut meningkat dan mendorong peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang digunakan oleh masyarakat Kota Tangerang Selatan. Sebagai konsekuensinya, hal tersebut akan meningkatkan kebutuhan lahan parkir dan meningkatkan pendapatan retribusi parkir, salah satunya parkir tepi jalan umum. Namun, sayangnya kontribusi parkir tepi jalan umum terhadap penerimaan daerah masih sangat rendah. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kinerja retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan, menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum serta merumuskan prioritas strategi dalam upaya optimalisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kinerja, analisis regresi linier berganda, dan proses hierarki analisis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum tahun 2010-2015 masih belum baik dan faktor-faktor yang mempengaruhi realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum adalah jumlah kepemilikan kendaraan bermotor (roda 2 dan 4) dan penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum periode sebelumnya. Strategi dalam upaya optimalisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan yang dianalisis dengan AHP sesuai dengan urutan bobot dan prioritasnya adalah sebagai berikut: (a) Perbaikan sistem pengelolaan parkir tepi jalan umum dengan bobot sebesar 0.336 (b) Perbaikan sistem pengawasan parkir tepi jalan umum dengan bobot sebesar 0.234 (c) Peningkatan sosialisasi dan penegakkan hukum dengan bobot sebesar 0.208, (d) Peningkatan kualitas SDM dengan bobot sebesar 0.141, (e) Evaluasi kebijakan tarif retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum dengan bobot sebesar 0,080.

Kata Kunci: *optimalisasi, parkir tepi jalan umum, retribusi, penerimaan, Kota Tangerang Selatan*

PENDAHULUAN

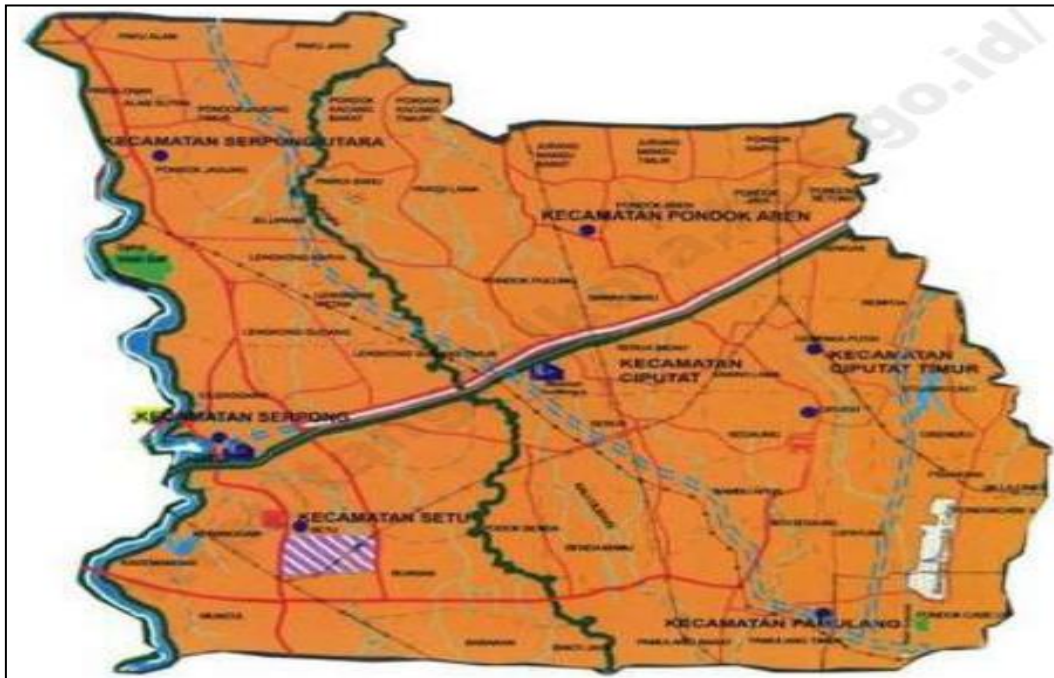
Pelaksanaan otonomi daerah di Indonesia yang dimulai sejak 1 Januari 2001 memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mengelola sumber daya dan potensi yang dimiliki daerah dalam upaya meningkatkan kesejahteraan dan perekonomian masyarakat. Pendapatan Asli Daerah

(PAD) merupakan salah satu jenis pendapatan atau penerimaan daerah yang memegang peranan penting dalam pelaksanaan otonomi daerah. Semakin besar kontribusi penerimaan PAD terhadap Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) menunjukkan semakin tinggi tingkat kemandirian

daerah tersebut dan semakin kecil tingkat ketergantungan daerah terhadap pusat. Salah satu sumber PAD yang dapat terus digali dan dioptimalkan potensinya adalah retribusi daerah.

Kota Tangerang Selatan yang dibentuk pada akhir tahun 2008 berdasarkan Undang-Undang Nomor 51 Tahun 2008 tentang Pembentukan Kota Tangerang Selatan di Provinsi Banten merupakan salah satu kota yang letaknya sangat strategis karena berbatasan dengan provinsi DKI Jakarta dan merupakan salah satu daerah penyangga Provinsi DKI Jakarta. Kota

Tangerang Selatan merupakan daerah pemekaran Kabupaten Tangerang, memiliki 7 (tujuh) kecamatan, 49 (empat puluh sembilan) kelurahan dan 5 (lima) desa dengan luas wilayah 147,19 km² atau 14.719 Ha. Jumlah penduduk Kota Tangerang Selatan pada tahun 2015 adalah 1.543.209 jiwa, yang terdiri dari penduduk berjenis kelamin laki-laki sebesar 777.713 jiwa dan penduduk berjenis kelamin perempuan sebesar 765.496 jiwa, dengan kepadatan penduduk kota mencapai 10.484 jiwa per km².



Sumber: <http://tangselkota.bps.go.id>

Gambar 1.
Peta Kota Tangerang Selatan.

Kondisi tingkat kesejahteraan penduduk Kota Tangerang Selatan yang diukur berdasarkan indikator Indeks Pembangunan Manusia (IPM) mulai tahun 2013 sampai 2015 cenderung meningkat namun pertumbuhannya relatif lamban. Tahun 2013 sebesar 78,65 persen, tahun 2014 angka IPM meningkat menjadi sebesar 79,17 persen dan pada tahun 2015 meningkat menjadi sebesar 79,38 persen. Penerimaan daerah Kota Tangerang Selatan

terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2010, PAD Kota Tangerang Selatan sebesar Rp131.503.971.623, tahun 2011 meningkat sebesar 219,89 persen menjadi Rp420.663.048.857 dan pada tahun 2015 PAD Kota Tangerang Selatan meningkat menjadi Rp1.228.393.889.612. Data PAD Kota Tangerang Selatan secara lengkap dapat dilihat pada **Tabel 1**.

Tabel 1.
PAD Kota Tangerang Selatan tahun 2010-2015

Tahun	PAD (Rp)	Pertumbuhan (%)
2010	131.503.971.623	-
2011	420.663.048.857	219,89%
2012	576.304.771.005	37,00%
2013	728.965.301.483	26,49%
2014	1.023.817.429.319	40,45%
2015	1.228.393.889.612	19,98%

Sumber: Bapenda Kota Tangerang Selatan, 2016, diolah

Peningkatan PAD tersebut menunjukkan adanya potensi-potensi yang dimiliki Kota Tangerang Selatan untuk terus menggali dan meningkatkan sumber-sumber PAD sehingga dapat mengurangi ketergantungan pada pemerintah pusat. Salah satu sumber PAD yang memiliki potensi untuk dikembangkan di Kota Tangerang Selatan adalah retribusi daerah. Retribusi daerah merupakan pungutan yang dilakukan pemerintah daerah kepada wajib retribusi dan terdapat kontraprestasi (imbalan) langsung yang diberikan kepada wajib retribusi karena retribusi daerah ini dipungut atas pelayanan/pemanfaatan jasa tertentu yang disediakan oleh pemerintah daerah (Mahmudi, 2010). Di Kota Tangerang Selatan, retribusi daerah merupakan sumber penerimaan PAD yang menempati urutan kedua setelah pajak daerah. Salah satu jenis retribusi daerah yang memiliki potensi untuk dimanfaatkan adalah retribusi pelayanan parkir. Di Kota Tangerang Selatan, retribusi pelayanan parkir terdiri dari Parkir Tepi Jalan Umum dan Parkir Tempat Khusus Parkir.

Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2012 tentang Retribusi Daerah pada Bidang Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika disebutkan bahwa parkir tepi jalan umum merupakan penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh Pemerintah Daerah, sedangkan parkir TKP merupakan penyediaan pelayanan parkir di luar badan jalan, dapat berupa: pelataran/lingkungan parkir, taman parkir, dan gedung parkir. Sebagai daerah penyangga ibukota DKI Jakarta dan daerah pemekaran baru, Kota Tangerang Selatan semakin giat melaksanakan pembangunan berbagai sarana dan prasarana pendukung seperti pembangunan gedung-gedung perkantoran, perumahan, pusat perbelanjaan, pusat kuliner dan lain-lain. Akibatnya, aktivitas perekonomian masyarakat meningkat dan jumlah kendaraan bermotor yang digunakan masyarakat di Kota Tangerang Selatan juga ikut meningkat. Peningkatan jumlah kendaraan di Kota Tangerang Selatan dapat dilihat pada **Tabel 2**.

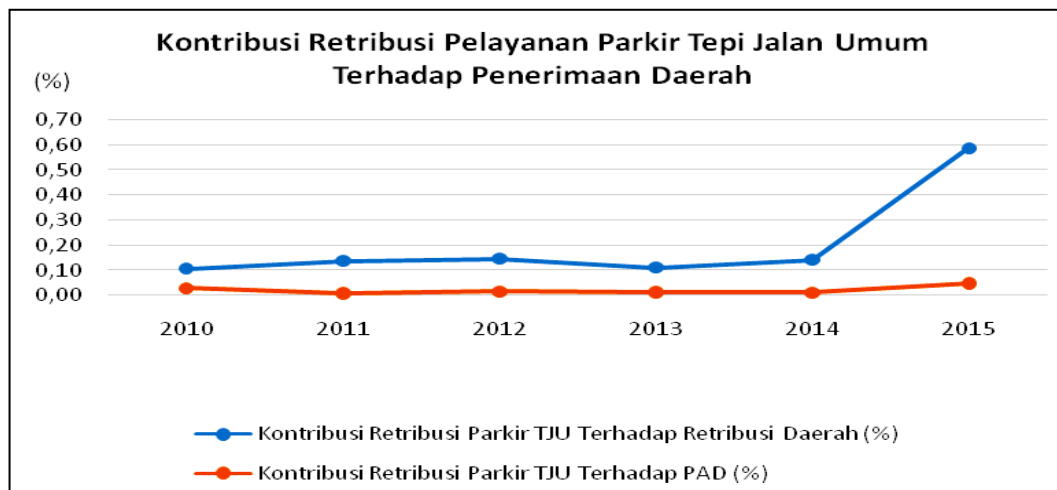
Tabel 2.
Jumlah kendaraan roda 2 dan roda 4 Kota Tangerang Selatan

Tahun	Roda 2 (unit)	Roda 4 (unit)	Jumlah (unit)	Pertumbuhan (%)
2010	111.226	38.576	149.802	21
2011	133.675	48.008	181.683	15
2012	149.894	58.909	208.803	16
2013	169.630	72.056	241.686	14
2014	191.397	84.124	275.521	10
2015	208.798	92.937	301.735	9

Sumber: Kantor SAMSAT Kota Tangerang Selatan

Kondisi tersebut akan mengakibatkan meningkatnya permintaan kebutuhan akan ketersediaan area/lahan parkir di Kota Tangerang Selatan, khususnya untuk lokasi-lokasi strategis yang menjadi pusat aktivitas masyarakat seperti area perkantoran, sentra bisnis/usaha dan sentra kuliner. Fakta tersebut menunjukkan bahwa sebenarnya potensi bidang perparkiran di Kota Tangerang Selatan khususnya parkir tepi jalan umum cukup besar. Namun sayangnya, Pemerintah Kota Tangerang Selatan

belum dapat memanfaatkan potensi tersebut secara optimal, dikarenakan masih banyaknya lokasi parkir tepi jalan umum yang dikuasai oleh para juru parkir ilegal sehingga penerimaan dan kontribusi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum terhadap penerimaan daerah (retribusi daerah dan PAD) masih rendah, yaitu kurang dari 1 persen. Grafik kontribusi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum terhadap retribusi daerah dan PAD dapat dilihat pada **Gambar 2**.



Gambar 2.
Kontribusi Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Terhadap Penerimaan Daerah Kota Tangerang Selatan.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah: 1) menganalisis kinerja (tingkat efektivitas, pertumbuhan dan kontribusi) retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan; 2) menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan; dan 3) merumuskan prioritas strategi dalam upaya optimalisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Retribusi Daerah

Retribusi daerah merupakan salah satu sumber penerimaan daerah yang memegang peranan penting dalam membiayai pelaksanaan pembangunan daerah. Pada umumnya, retribusi daerah merupakan kontributor terbesar kedua setelah pajak daerah. Retribusi daerah merupakan pungutan yang dilakukan pemerintah daerah kepada wajib retribusi dan terdapat kontraprestasi (imbalan) langsung yang diberikan kepada wajib retribusi karena retribusi daerah ini dipungut atas pelayanan/pemanfaatan jasa tertentu yang disediakan oleh Pemerintah Daerah (Mahmudi, 2010). Sementara itu, di dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Perubahan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah disebutkan bahwa 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. Sedangkan dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah

dan Retribusi Daerah, retribusi daerah didefinisikan sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau Badan.

Berdasarkan definisi-definisi di atas, dapat disimpulkan bahwa retribusi daerah merupakan pungutan yang dilakukan pemerintah daerah kepada masyarakat (orang pribadi maupun badan) sebagai pembayaran atas pelayanan (imbal jasa) atau pemberian izin tertentu yang disediakan pemerintah daerah. Beberapa karakteristik retribusi daerah (Adisasmita, 2011), yaitu:

1. Retribusi daerah dipungut oleh pemerintah daerah berdasarkan undang-undang dan peraturan daerah setempat.
2. Dalam pemungutannya terdapat paksaan secara ekonomis.
3. Adanya kontraprestasi (balas jasa) yang secara langsung dapat ditunjuk.
4. Dikenakan kepada setiap orang atau badan yang menggunakan atau mengenyam jasa-jasa yang disiapkan oleh negara.

Sedangkan sifat-sifat retribusi daerah antara lain (Adisasmita, 2011):

1. Paksaan bersifat ekonomis.
2. Ada imbalan langsung kepada pembayar.
3. Walaupun memenuhi persyaratan formal dan material tetapi tetap ada alternatif untuk mau atau tidak mau membayar.
4. Retribusi merupakan pungutan yang umumnya budgetaring tidak menonjol.
5. Dalam hal tertentu, tetapi dalam banyak hal tidak lebih dari pengembalian biaya

yang telah dikeluarkan oleh pemerintah daerah untuk memenuhi permintaan anggota masyarakat.

Pemerintah daerah dapat mengoptimalkan penerimaan retribusi daerah dengan cara menjaga dan meningkatkan pelayanan retribusi daerah. Dalam komposisi penerimaan daerah, pada umumnya kontribusi retribusi daerah terhadap PAD masih relatif kecil, hal ini antara lain disebabkan oleh (Adisasmita, 2011):

1. Relatif rendahnya basis retribusi daerah

Meskipun berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Perubahan atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 18 tahun 1997 tentang Pajak dan Retribusi Daerah, daerah kabupaten/kota dimungkinkan untuk menetapkan jenis retribusi daerah, namun dikarenakan kriteria pengadaaan retribusi baru sangat ketat menyebabkan daerah masih memiliki pungutan yang relatif rendah dan terbatas.

2. Peranan penerimaan retribusi daerah tergolong kecil dalam total penerimaan daerah

Tingkat ketergantungan yang sangat kuat antara daerah dengan pusat menyebabkan usaha daerah untuk meningkatkan PAD menjadi kurang gigih dan terdapat kecenderungan lebih mengandalkan kemampuan “negosiasi” daerah terhadap pusat untuk memperoleh tambahan bantuan.

3. Kemampuan administrasi pemungutan di daerah yang masih rendah

Hal ini mengakibatkan pemungutan pajak dan retribusi daerah cenderung dibebani oleh biaya pungut yang besar.

4. Kemampuan perencanaan dan pengawasan keuangan daerah yang lemah

Hal ini mengakibatkan banyak kebocoran yang sangat berarti bagi daerah.

Di sisi lain, retribusi daerah juga dapat berperan dalam hal distribusi pendapatan, karena retribusi dapat digunakan oleh pemerintah daerah untuk melindungi yang lemah dalam perekonomian dan membagikan beban masyarakat itu kepada kelompok berpenghasilan tinggi di daerah yang sama (Adisasmita, 2011). Sebagai contoh, retribusi sampah dapat dikenakan dengan tarif yang lebih tinggi di daerah perumahan elite dan lebih rendah dikenakan di daerah perumahan sederhana.

B. Retribusi Parkir

Berdasarkan pengelompokkan jenis retribusi pada Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, dapat dilihat bahwa retribusi parkir termasuk dalam kelompok retribusi jasa usaha dan retribusi jasa umum. Untuk parkir tempat khusus parkir termasuk ke dalam kelompok retribusi jasa usaha, sedangkan untuk parkir tepi jalan umum termasuk ke dalam kelompok retribusi jasa umum karena menyangkut kepada pelayanan publik atau kemanfaatan umum.

Berdasarkan Peraturan Daerah Pemerintah Kota Tangerang Selatan Nomor 6 Tahun 2012 tentang Retribusi Daerah pada Bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, retribusi parkir merupakan pembayaran atas pelayanan atau penggunaan parkir yang disediakan oleh pemerintah daerah. Terdapat 2 (dua) jenis retribusi parkir yang ada di Kota Tangerang Selatan, yaitu:

1. Retribusi Tempat Khusus Parkir (TKP)

Retribusi parkir TKP merupakan retribusi atau pungutan yang dikenakan atas pelayanan penyediaan tempat khusus parkir oleh pemerintah daerah seperti gedung parkir dan/atau pelataran parkir. Objek retribusi parkir TKP adalah pelayanan tempat khusus parkir yang disediakan, dimiliki dan/atau dikelola oleh pemerintah daerah dan tidak termasuk pelayanan tempat khusus parkir yang disediakan oleh pemerintah, BUMN, BUMD dan pihak swasta. Subjek retribusi parkir TKP adalah orang pribadi atau Badan yang menggunakan/menikmati pelayanan tempat khusus parkir yang disediakan atau diselenggarakan oleh pemerintah daerah. Retribusi TKP digolongkan sebagai Retribusi Parkir Jasa Usaha karena menganut prinsip komersial. Prinsip dan sasaran dalam penetapan besarnya tarif Retribusi TKP didasarkan pada tujuan untuk memperoleh keuntungan yang layak, yaitu keuntungan yang diperoleh apabila pelayanan jasa usaha tersebut dilakukan secara efisien dan berorientasi pada harga pasar.

2. Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum

Retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum merupakan retribusi atau pungutan atas pelayanan parkir di tepi jalan umum

yang disediakan oleh pemerintah daerah. Adapun yang menjadi objek retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum adalah penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh Pemerintah Daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan subjek retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum adalah orang pribadi atau badan yang mendapatkan pelayanan parkir tepi jalan umum. Penetapan tarif retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum ditetapkan dengan memperhatikan biaya penyediaan jasa yang bersangkutan, kemampuan masyarakat, aspek keadilan, dan efektifitas pengendalian atas pelayanan perparkiran.

C. Parkir Tepi Jalan Umum Kota Tangerang Selatan

Menurut Peraturan Walikota Tangerang Selatan Nomor 3 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perparkiran, parkir didefinisikan sebagai keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Sedangkan tempat parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan di tepi jalan umum yang ditentukan atau di luar badan jalan yang meliputi tempat khusus parkir, tempat penitipan kendaraan bermotor yang memungut bayaran ataupun yang tidak memungut bayaran, yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas, dan/atau marka jalan. Di beberapa daerah, parkir merupakan salah satu sektor yang potensial untuk meningkatkan pendapatan daerah. Berdasarkan Peraturan Daerah Pemerintah Kota Tangerang Selatan Nomor 6 Tahun 2012 tentang Retribusi Daerah pada Bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, penyediaan fasilitas parkir oleh Pemerintah Kota Tangerang Selatan dikelompokkan menjadi dua, yaitu:

1. Parkir di luar badan jalan atau biasa disebut Tempat Khusus Parkir adalah penyediaan pelayanan parkir di luar badan jalan dapat berupa: pelataran/taman parkir murni, pelataran/taman parkir pendukung, gedung parkir murni, gedung parkir pendukung.
2. Parkir tepi jalan umum adalah penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh Pemerintah Daerah. Penentuan lokasi tempat parkir tepi jalan umum (*on street parking*) ditetapkan oleh Dinas dengan memperhatikan beberapa aspek, yaitu:

- a. Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)
- b. Keselamatan dan kelancaran lalu lintas
- c. Kelestarian lingkungan
- d. Kemudahan bagi pengguna lahan parkir

D. Optimalisasi Penerimaan Retribusi Parkir

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi, dan paling menguntungkan. Rahati (2009) mendefinisikan optimalisasi sebagai upaya, proses, cara dan perbuatan untuk menggunakan sumber-sumber yang dimiliki dalam rangka mencapai kondisi yang terbaik, paling menguntungkan, dan paling diinginkan dalam batas-batas tertentu dan kriteria tertentu. Jadi optimalisasi penerimaan retribusi parkir dapat didefinisikan sebagai segala upaya, proses dan cara yang dilakukan dalam upaya mencapai tingkat penerimaan retribusi yang terbaik, paling menguntungkan dengan memanfaatkan seluruh potensi yang dimiliki dan meminimumkan kendala yang ada.

Beberapa cara untuk mengoptimalkan sumber-sumber pendapatan (retribusi daerah) untuk pembiayaan daerah, yaitu (Adisasmita, 2011):

1. Menggali potensi daerah sumber daya alam yang sangat berarti sebagai sumber penerimaan daerah.
2. Mendorong investor agar daerah meningkatkan sektor swasta sehingga pendapatan masyarakat bisa bertambah dengan adanya sektor swasta, jika pendapatan masyarakat bertambah berarti ada sebagian hasil pendapatannya bisa ditabung dari hasil tabungan tersebut dan dapat dimanfaatkan untuk pembiayaan pembangunan daerah.
3. Meningkatkan penyediaan jasa pelayanan umum khususnya di tingkat II dengan tarif retribusi yang layak, tidak terlalu tinggi atau rendah sehingga lebih efisien dengan tidak menimbulkan distorsi ekonomi.
4. Untuk menjamin efektivitas dan efisiensi penyelenggaraan setiap jenis pungutan pajak dan retribusi daerah, maka proses administrasi yang meliputi pendataan, penetapan dan pemungutan dilakukan dengan prosedur yang sederhana. Penyetoran, pembukuan dan pengawasan harus diatur secara jelas dan dituangkan dalam pedoman yang bertujuan

mempermudah pelaksanaan pembinaan, memerlukan memonitoring dan pengawasan.

5. Untuk mendukung kebutuhan pembangunan daerah, peraturan perundang-undangan mengenai pajak dan retribusi daerah yang ada, perlu segera disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan yang baru, terutama yang berkaitan dengan objek, subjek, dasar-dasar pengenaan dan tarif. Di samping itu, perlu disempurnakan pelaksanaan program pembangunan, kemampuan manajerial dan administrasi keuangan dan pendapatan daerah termasuk organisasi, personalia, pembagian tugas, penyempurnaan teknik-teknik dan administrasi pemungutan, serta penyederhanaan prosedur pengesahan peraturan daerah.

E. Penelitian Sebelumnya

Beberapa penelitian sebelumnya mengenai retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum adalah sebagai berikut:

1. Ilosa (2016) melakukan penelitian tentang “Kualitas Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Kota Yogyakarta”. Hasil penelitian tersebut menyatakan bahwa kualitas pelayanan parkir di tepi jalan umum di Kota Yogyakarta kurang baik dan belum sesuai dengan keinginan masyarakat secara ideal. Beberapa penyebabnya yaitu letak ruang parkir yang tidak pada tempatnya dan mengganggu kapasitas jalan raya dan pejalan kaki, tarif yang tidak sesuai dengan tarif resmi dan SDM yang terbatas serta banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh juru parkir.
2. Sumarni (2016) melakukan studi tentang “Pengelolaan Parkir (*On The Street*) Dalam Peningkatan PAD dan Kelancaran Lalu Lintas oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda” dengan hasil penelitian bahwa dalam mengatasi permasalahan parkir di Kota Samarinda perlu dilakukan beberapa strategi pengelolaan parkir tepi jalan umum yaitu: pengaturan ruas-ruas yang boleh untuk parkir, mengoptimalkan pemanfaatan fasilitas parkir yang sudah ada, penyediaan fasilitas parkir di luar badan jalan khususnya pada kawasan perdagangan, jasa dan perkantoran, serta tempat hiburan dan rekreasi, dan penambahan item persyaratan dalam pengusulan IMB mengenai penyediaan fasilitas parkir.
3. Anam (2015) melakukan penelitian tentang “Implementasi Kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Kabupaten Pamekasan”. Dalam penelitian tersebut dilakukan analisis mengenai faktor pendukung dan penghambat terkait implementasi Perda Nomor 06 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum dan Tempat Khusus Parkir di kabupaten Pamekasan. Faktor yang menjadi pendukung adalah terjalinnya komunikasi dan koordinasi yang baik antar aktor yang terlibat, yaitu antara Dishubkominfo dengan kantor SAMSAT, Dispenda dan Kepolisian. Sedangkan yang menjadi faktor penghambat adalah kurangnya pengetahuan masyarakat terhadap keberadaan Perda dan ketersediaan sarana dan prasarana pendukung sehingga pemerintah perlu lebih giat lagi dalam melakukan sosialisasi dan meningkatkan sarana dan prasarana pendukung perparkiran yang lebih memadai.
4. Wulandari (2015) melakukan penelitian tentang “Pengelolaan Parkir Tepi Jalan oleh UPTD Pengelola Parkir Pada Dinas Perhubungan di Kota Samarinda” dengan hasil penelitian bahwa UPTD telah melaksanakan prinsip-prinsip manajemen pengelolaan parkir tepi jalan dengan baik dan sesuai aturan perundang-undangan yang berlaku, namun demikian dari sisi realisasi penerimaan retribusi parkir masih perlu ditingkatkan karena masih jauh di bawah target yang ditetapkan. Beberapa strategi yang dilakukan oleh UPTD tersebut adalah dengan mengalihkan penggunaan parkir tepi jalan pada kawasan rawan kemacetan, pengendalian terhadap kantong parkir dan juru parkir ilegal, pembinaan secara intensif dan penindakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran yang terjadi di lapangan.
5. Kapioru (2014) melakukan penelitian tentang “Implementasi Peraturan Daerah Kota Kupang Nomor 15 Tahun 2011 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum” dengan hasil penelitian bahwa kontribusi retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum terhadap total PAD dari tahun 2009 sampai tahun 2013 cenderung fluktuatif. Peraturan Daerah Nomor 15 Tahun 2011 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan telah diimplementasikan kepada masyarakat, namun implementasi perda tersebut

ternyata belum dapat menyumbang bagi PAD Kota Kupang secara signifikan. Faktor-faktor yang diduga berpengaruh terhadap kecilnya angka penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan adalah faktor kebijakan itu sendiri dimana isi Perda parkir Nomor 15 Tahun 2011 bertentangan dengan kenyataan di lapangan, faktor instansi pelaksana, dan faktor lingkungan dimana banyak terjadi pelanggaran-pelanggaran di lapangan terutama yang berkaitan dengan sistem pengelolaan parkir yang kurang akuntabel serta pelanggaran hak dan kewajiban oleh para aktor pemegang peran (pelaksana peraturan, pengelola parkir, petugas parkir, dan pengguna jasa parkir).

Berdasarkan beberapa referensi dari penelitian sebelumnya, dapat diketahui bahwa secara umum penyelenggaraan parkir tepi jalan umum di beberapa daerah masih belum optimal. Adapun faktor-faktor penyebabnya antara lain masih banyaknya pelanggaran hak dan kewajiban yang terjadi di lapangan, kualitas SDM (baik dari instansi pelaksana maupun juru parkir) yang belum baik, serta ketersediaan sarana dan prasarana parkir yang belum memadai. Hal yang membedakan penelitian ini dengan penelitian-penelitian sebelumnya adalah pada objek dan metode penelitian yang digunakan. Kajian ini tidak hanya menganalisis permasalahan (kendala) yang terjadi berkaitan dengan parkir tepi jalan umum secara kualitatif tetapi juga menganalisis prioritas strategi dalam upaya optimalisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan dengan metode kuantitatif, yaitu dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) sehingga dapat diketahui urutan prioritas strategi yang dapat dilakukan dalam mengoptimalkan penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan.

F. Pelaksanaan Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Lain

1. Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Kota Surabaya

Kota Surabaya merupakan salah satu kota dengan jumlah penduduk yang cukup banyak. Retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Surabaya dilaksanakan berdasarkan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2012 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum. Besaran tarif retribusi yang diberlakukan di Kota

Surabaya dikelompokkan menjadi tiga jenis, yaitu:

- a. Tarif retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum untuk satu kali parkir;
- b. Tarif retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum untuk satu kali parkir di tempat parkir insidental;
- c. Tempat parkir insidental merupakan tempat parkir tepi jalan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah secara tidak tetap karena adanya suatu kepentingan atau keramaian.
- d. Tarif retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum untuk satu kali parkir di tempat parkir zona.
- e. Tempat parkir zona merupakan tempat parkir tepi jalan umum yang diberlakukan di lokasi-lokasi yang menjadi pusat kegiatan masyarakat, sering terjadi kemacetan, dan mobilitas kendaraan tinggi. Pengenaan tarif retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di tempat parkir zona lebih mahal jika dibandingkan tarif lainnya dengan tujuan untuk mengurangi masalah kemacetan lalu lintas.

Untuk implementasi perda tersebut, Juniasari (2014) dalam penelitiannya yang berjudul “Analisis Penerapan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2012 tentang Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Surabaya” menyatakan bahwa penerapan perda tersebut belum berjalan sesuai dengan yang tertulis dalam perda. Hal tersebut dikarenakan banyaknya juru parkir ilegal di Kota Surabaya yang menguasai area parkir tepi jalan Kota Surabaya sehingga hasil retribusi tidak dimasukkan ke kas daerah melainkan untuk kepentingan pribadi. Sedangkan untuk fungsi pengawasan Dinas Perhubungan UPTD Parkir, Utama (2014) dalam penelitiannya yang berjudul “Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan UPTD Parkir Sub Unit Tepi Jalan Dalam Pemungutan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Surabaya” menyatakan bahwa fungsi pengawasan Dinas Perhubungan belum mampu melakukan pengawasan secara maksimal terhadap titik parkir yang tersebar di seluruh wilayah Kota Surabaya, misalnya Kantor UPTD Parkir masih belum bisa bertindak

tegas untuk memberikan sanksi yang tegas bagi juru parkir yang melanggar aturan, seperti karcis yang tidak diberikan kepada para pengguna jasa parkir, serta memberlakukan tarif yang lebih tinggi dari yang seharusnya, dan lain-lain.

2. Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Kota Denpasar

Retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Denpasar dilaksanakan berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 19 Tahun 2011 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Dalam perda tersebut, penetapan tarif retribusi parkir tepi jalan umum ditetapkan untuk satu kali parkir dan belum dibedakan berdasarkan zona (lokasi). Implementasi peraturan daerah tersebut di lapangan, Soza (2014) dalam penelitiannya yang berjudul “Penyelenggaraan Retribusi Parkir di Tepi Jalan di Kota Denpasar” menyatakan bahwa pengelolaan retribusi parkir di tepi jalan di Kota Denpasar sudah cukup baik tetapi belum optimal. Beberapa hambatan dalam pengelolaan parkir tepi jalan umum tersebut, yaitu: masih rendahnya tingkat kesadaran pengguna jasa parkir untuk meminta karcis pada saat memasuki ruang parkir, masih rendahnya kesadaran pengguna jasa parkir untuk parkir pada ruang yang telah disediakan, rendahnya tingkat pendidikan petugas parkir dan juru parkir, banyaknya ruas jalan yang dibebaskan dari parkir, dan banyaknya ruang parkir yang dikelola tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ada.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di Kota Tangerang Selatan. Pengumpulan data dilaksanakan pada bulan Februari sampai April 2017.

B. Teknik Pengumpulan Data

Data yang digunakan pada penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dan penyebaran kuisioner *Analytical Hierarchy Process* (AHP) kepada para pakar serta dilengkapi dengan observasi langsung mengenai kondisi empirik di lapangan. Sedangkan data sekunder diperoleh dari BPS, Dinas Perhubungan, Bapenda, Kantor Samsat Kota Tangerang Selatan dan dinas terkait

lainnya berupa data deret waktu bulanan mulai tahun 2010 sampai tahun 2015, yaitu data realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan, data target penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan, data realisasi PAD Kota Tangerang Selatan, data, realisasi retribusi daerah Kota Tangerang Selatan, data PDRB per kapita Atas Dasar Harga Konstan (ADHK), data inflasi, data panjang jalan, data jumlah kendaraan bermotor (roda 2 dan 4). Selain itu, data sekunder juga diperoleh melalui penelusuran berbagai referensi seperti literatur dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan objek penelitian.

C. Metode Analisis Data

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif (tingkat efektivitas, tingkat pertumbuhan, dan tingkat kontribusi parkir tepi jalan umum terhadap retribusi daerah maupun terhadap PAD Kota Tangerang Selatan), analisis regresi linier berganda (model logaritma natural) untuk melakukan pendugaan faktor-faktor yang mempengaruhi realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum dan *Analitycal Hierarchy Process* (AHP) untuk merumuskan prioritas strategi dalam upaya optimalisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan. Metode analisis kualitatif digunakan untuk memaparkan secara deskriptif hasil wawancara mendalam berkaitan dengan obyek penelitian seperti isu strategis berkaitan dengan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan, sistem penyelenggaraan perparkiran tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan dan berbagai kendala yang dihadapi dalam upaya mengoptimalkan penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan.

D. Analisis Deskriptif

Analisis kinerja retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan dilakukan dengan menggunakan metode analisis deskriptif. Dalam penelitian ini analisis kinerja dilakukan dengan menghitung tingkat pertumbuhan, efektivitas, dan kontribusi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum baik terhadap retribusi daerah maupun terhadap PAD Kota Tangerang Selatan.

Tingkat pertumbuhan penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum:

$$\text{Tingkat Pertumbuhan} = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}} \times 100\% \dots\dots\dots (1)$$

Dimana:

- P_t : Realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum pada t
 P_{t-1} : Realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum pada t-1
t : Tahun anggaran

Tingkat pertumbuhan yang bernilai positif menunjukkan kinerja retribusi yang terus meningkat dan sebaliknya jika tingkat pertumbuhan bernilai negatif maka menunjukkan kinerja pertumbuhan yang cenderung menurun.

Tingkat efektivitas penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum:

$$\text{Tingkat Efektivitas} = \frac{\text{Realisasi penerimaan retribusi parkir TJU}}{\text{Target penerimaan retribusi parkir TJU}} \times 100\% \dots\dots (2)$$

Mahmudi (2010) mengkategorikan tingkat efektivitas pendapatan sebagai berikut:

1. Sangat efektif : >100%
2. Efektif : 100%
3. Cukup efektif : 90%-99%
4. Kurang Efektif : 75%-89%
5. Tidak Efektif : <75%

Kontribusi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum:

1. Kontribusi terhadap retribusi daerah:

$$\text{Kontribusi} = \frac{\text{Realisasi penerimaan retribusi parkir TJU}}{\text{Realisasi penerimaan retribusi daerah}} \times 100\% \dots\dots (3)$$

2. Kontribusi terhadap PAD Kota Tangerang Selatan:

$$\text{Kontribusi} = \frac{\text{Realisasi penerimaan retribusi parkir TJU}}{\text{Realisasi PAD}} \times 100\% \dots\dots (4)$$

E. Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan. Metode analisis yang digunakan untuk menduga faktor-faktor yang mempengaruhi realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan adalah metode analisis regresi berganda *Ordinary Least Square* (OLS) dengan model logaritma natural. Analisis data dilakukan dengan bantuan *software eviws 8*. Pada penelitian ini, yang menjadi variabel dependennya adalah variabel realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan mulai tahun

2010 sampai 2015 yang disajikan dalam bentuk bulanan. Sedangkan untuk variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel PDRB per kapita atas dasar harga konstan, variabel inflasi, variabel panjang jalan, dan variabel jumlah kepemilikan kendaraan bermotor roda 2 dan 4 di Kota Tangerang Selatan mulai tahun 2010 sampai 2015 yang disajikan dalam bentuk bulanan. Model persamaan yang digunakan pada penelitian ini adalah:

$$\text{LnY} = \beta_0 + \beta_1 \text{LnX}_1 + \beta_2 \text{X}_2 + \beta_3 \text{LnX}_3 + \beta_4 \text{LnX}_4 + \varepsilon_i \dots\dots\dots (5)$$

Dimana:

- Y = Realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum(juta rupiah)
 X_1 = PDRB per kapita ADHK (juta rupiah)
 X_2 = Inflasi (persen)
 X_3 = Panjang Jalan (km)
 X_4 = Jumlah kepemilikan kendaraan bermotor (roda 2 dan roda 4) (unit)
 ε_i = Error

1. Hipotesis: $\beta_1, \beta_3, \beta_4 > 0$; $\beta_2 \leq 0$;
2. Variabel-variabel penjelas (x_1, x_2, x_3 , dan x_4) yang digunakan dalam model analisis regresi linier berganda di atas ditentukan berdasarkan referensi dari penelitian sebelumnya yaitu penelitian yang dilakukan oleh Yuniza (2016) dan Ratwono (2008). Yuniza (2016) dalam penelitiannya yang berjudul “Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Bandar Lampung” menggunakan variabel penjelas PDRB per kapita, variabel inflasi dan variabel kepemilikan kendaraan bermotor. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel yang berpengaruh signifikan terhadap penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Bandar Lampung adalah variabel PDRB per kapita dan variabel kepemilikan kendaraan bermotor, sedangkan variabel inflasi tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel penerimaan parkir tepi jalan umum di Kota Bandar Lampung. Sedangkan Ratwono (2008) dalam penelitiannya yang berjudul “Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Daerah di Provinsi DKI Jakarta” menggunakan variabel penjelas panjang jalan, variabel tingkat inflasi, variabel jumlah rumah sakit dan puskesmas, variabel jumlah penduduk, variabel pendapatan per kapita, dan

variabel jumlah kendaraan bermotor, dan variabel *dummy* kebijakan otonomi daerah. Dari penelitian tersebut diperoleh hasil bahwa variabel yang berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi daerah di provinsi DKI Jakarta adalah variabel tingkat inflasi, variabel jumlah rumah sakit dan puskesmas, variabel jumlah pendapatan perkapita, variabel jumlah kendaraan bermotor dan variabel *dummy* kebijakan otonomi daerah. Sementara itu, variabel panjang jalan dan jumlah penduduk tidak berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi daerah di provinsi DKI Jakarta.

F. *Analytical Hierarchi Process* (AHP)

Pemilihan prioritas strategi digunakan metode *Analytical Hierarchi Process* (AHP). AHP merupakan suatu model yang luwes yang memberikan kesempatan bagi perorangan atau kelompok untuk membangun gagasan-gagasan dan mendefinisikan persoalan dengan cara membuat asumsi mereka masing-masing dan memperoleh pemecahan masalah yang diinginkan mereka (Saaty, 1993). Dengan metode AHP dibentuk sebuah kerangka untuk mengambil keputusan yang efektif atas persoalan yang kompleks dengan cara menyederhanakan dan mempercepat proses pengambilan keputusan dengan memecahkan persoalan ke dalam bagian-bagiannya kemudian menata bagian-bagian ini dalam suatu susunan hierarki, memberi nilai numerik pada pertimbangan subjektif berdasarkan tingkat kepentingan tiap variabel dan selanjutnya mensintesis berbagai pertimbangan tersebut untuk menetapkan variabel mana yang menjadi prioritas utama pada pemecahan suatu masalah yang dikaji. Alternatif strategi pada hierarki diperoleh melalui justifikasi alternatif-alternatif dari studi kepustakaan dan observasi yang berkaitan dengan obyek penelitian. Salah satu keunggulan dari metode AHP adalah mampu menyederhanakan persoalan yang

kompleks menjadi persoalan yang berstruktur, sehingga mendorong dipercepatnya proses pengambilan sebuah keputusan. (Saaty, 1993) menjelaskan terdapat tiga prinsip dasar AHP, yaitu menyusun hierarki, menetapkan prioritas, dan menyusun konsistensi logis. AHP dilakukan melalui pengisian kuisioner dimana pemilihan responden dilakukan dengan teknik *purposive sampling*, yaitu responden dipilih peneliti berdasarkan pertimbangan tertentu yaitu berdasarkan kepakaran terhadap masalah yang diteliti. Dalam penelitian ini digunakan metode AHP dikarenakan dengan metode ini dapat langsung diketahui urutan prioritas strategi dalam upaya optimalisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum berdasarkan nilai bobot yang dihasilkan dari pengolahan kuisioner AHP yang diisi oleh para pakar (responden) terpilih, sehingga lebih memudahkan Pemerintah Kota Tangerang Selatan dalam merumuskan kebijakan. Responden yang dipilih untuk pengisian kuisioner AHP yaitu pejabat dari Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, pejabat dari DPRD Kota Tangerang Selatan (komisi III), pejabat dari BAPPEDA Kota Tangerang Selatan, pejabat dari Sekretaris Daerah Kota Tangerang Selatan, pejabat dari pengelola parkir swasta (*center park*) dan koordinator parkir.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kinerja Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Kota Tangerang Selatan

Kinerja retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum dapat diukur melalui tingkat pertumbuhan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum, tingkat efektivitas retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum dan tingkat kontribusi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum terhadap retribusi daerah dan PAD Kota Tangerang Selatan. Hasil perhitungan tingkat pertumbuhan selengkapnya dapat dilihat pada **Tabel 3**.

Tabel 3.
Tingkat Pertumbuhan Realisasi Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Kota Tangerang Selatan Tahun 2010-2015

Tahun Anggaran	Realisasi Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum (Rp)	Pertumbuhan (%)
2010	38.030.600	-
2011	35.152.000	-7,57
2012	94.900.000	169,97
2013	100.150.000	5,53
2014	127.650.000	27,46
2015	606.563.500	375,18

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, 2016, diolah

Berdasarkan Tabel 3, dapat diperoleh gambaran bahwa tingkat pertumbuhan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan cenderung fluktuatif. Kondisi tersebut menggambarkan bahwa penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan cenderung tidak stabil tiap tahunnya dan mengindikasikan bahwa masih terdapat beban bagi Pemerintah Kota Tangerang Selatan untuk terus berupaya meningkatkan penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan agar ke depan pertumbuhan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum dapat terus meningkat positif sehingga kinerja retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum dapat lebih baik.

Selain dengan analisis pertumbuhan, kinerja retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum juga dapat dilihat dari tingkat efektivitas realisasi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum (Tabel 4). Tingkat efektivitas retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan juga cenderung fluktuatif. Pada tahun 2010, tingkat efektivitas sebesar 112,26 persen atau dikategorikan sangat efektif. Namun apabila dilihat penetapan target parkir tepi jalan umum di tahun 2010 masih relatif rendah, yaitu hanya sebesar Rp33.876.000,- dan pencapaian realisasi juga tidak terlalu besar yaitu hanya sebesar Rp38.030.600,- sehingga belum dapat dikatakan bahwa realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tersebut benar-benar efektif. Untuk tahun 2011, tingkat efektivitas sebesar 78,12 persen atau tepi jalan umum dikategorikan kurang efektif. Tahun 2012 sampai tahun 2014, tingkat efektivitas realisasi parkir Kota Tangerang Selatan kurang dari 75 persen atau dikategorikan tidak efektif. Jufrizen (2013) menyatakan bahwa belum efektifnya penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum mengakibatkan penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum menjadi tidak optimal. Beberapa penyebab belum efektifnya retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum parkir di Kota Tangerang Selatan diantaranya, yaitu:

1. Potensi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum yang ada di Kota Tangerang Selatan belum dimanfaatkan secara optimal. Hal ini sesuai dengan data yang tercatat pada Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan bahwa jumlah titik parkir tepi jalan umum yang dikerjasamakan dengan Pemerintah Kota Tangerang Selatan masih relatif sedikit (kurang dari 50 persen).

2. Sarana dan prasarana pendukung (rambu parkir, garis marka parkir, papan tarif retribusi, karcis parkir, dan lain-lain) yang disediakan pemerintah masih belum memadai sehingga informasi yang diperoleh masyarakat/wajib retribusi masih sangat minim. Akibatnya, banyak wajib retribusi yang masih membayar tidak sesuai dengan tarif yang berlaku atau bahkan tidak membayar sama sekali.
3. Kemungkinan adanya kebocoran pendapatan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum. Hal tersebut dapat terjadi karena implementasi peraturan terkait perpajakan belum dilaksanakan secara optimal. Pada pelaksanaannya, sistem setoran retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan dari juru parkir/koordinator parkir kepada Dinas Perhubungan masih didasarkan pada hasil kesepakatan atau *Memorandum of Understanding* (MoU) antara juru parkir atau koordinator parkir di lapangan dengan Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Tangerang Selatan dimana nilainya masih jauh lebih kecil dari frekuensi kendaraan yang sebenarnya parkir di lapangan.
4. Keterbatasan SDM baik dari sisi jumlah maupun kualitas SDM sehingga dalam melakukan pengelolaan dan pengawasan parkir tepi jalan umum masih belum optimal.

Tahun 2015, pencapaian realisasi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum melebihi target, yaitu sebesar 134,79 persen atau dikategorikan sangat efektif. Salah satu penyebab tercapainya realisasi yang jauh melampaui target ini dikarenakan pada tahun 2015 dilakukan upaya ekstensifikasi yaitu terdapat penambahan beberapa lokasi parkir tepi jalan umum yang dikerjasamakan dan beberapa diantaranya merupakan lokasi yang cukup strategis dan ramai sehingga berpengaruh signifikan terhadap peningkatan penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan tahun 2015. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa ke depan upaya ekstensifikasi harus terus dilakukan oleh Pemerintah Kota Tangerang Selatan, salah satunya yaitu dengan cara meningkatkan jumlah lokasi parkir tepi jalan umum yang dikerjasamakan sehingga diharapkan penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum dapat ikut ditingkatkan.

Dalam menganalisis tingkat efektivitas retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota

Tangerang Selatan, selain dari sisi pencapaian realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum perlu juga diperhatikan dari sisi penetapan target. Sebagaimana terlihat pada Tabel 4, selama tiga tahun berturut-turut (2013, 2014, dan 2015) besaran target parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan cenderung tetap yaitu sebesar Rp 450.000.000,00. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa dari sisi penetapan target, Pemerintah Kota Tangerang Selatan juga masih belum optimal karena sejalan dengan semakin berkembangnya Kota Tangerang Selatan seharusnya potensi parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan semakin besar sehingga target yang ditetapkan juga semakin besar. Untuk itu, ke depan

Pemerintah Kota Tangerang Selatan perlu mengevaluasi kembali kebijakan dan mekanisme penetapan target parkir tepi jalan umum yang selama ini dilakukan agar target yang ditetapkan dapat lebih sesuai dengan potensi yang ada, misalnya dengan melakukan survei secara berkala untuk pemutakhiran data mengenai lokasi-lokasi yang merupakan potensi parkir tepi jalan umum dan banyaknya jumlah kendaraan yang parkir di lokasi-lokasi parkir tepi jalan umum serta kemampuan juru parkir dalam melakukan pungutan retribusi sehingga target yang ditetapkan dapat lebih tepat dan tidak membebani pemerintah maupun juru parkir yang bertugas di lapangan.

Tabel 4.
Tingkat Efektivitas Realisasi Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Kota Tangerang Selatan Tahun 2010-2015

Tahun Anggaran	Target Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum (Rp)	Realisasi Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum (Rp)	Persentase (%)
2010	33.876.000	38.030.600	112,26
2011	45.000.000	35.152.000	78,12
2012	400.000.000	94.900.000	23,73
2013	450.000.000	100.150.000	22,26
2014	450.000.000	127.650.000	28,37
2015	450.000.000	606.563.500	134,79

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, 2016, diolah

Selanjutnya, kontribusi parkir tepi jalan umum terhadap retribusi daerah dan PAD Kota Tangerang Selatan dapat dilihat selengkapnya pada Tabel 5. Kontribusi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum terhadap retribusi daerah maupun PAD Kota Tangerang Selatan terlihat masih relatif rendah, yaitu kurang dari 1 persen. Nilai kontribusi yang rendah menunjukkan bahwa retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum belum mampu menjadi komponen utama dalam mendorong peningkatan retribusi

daerah maupun PAD di Kota Tangerang Selatan. Kondisi tersebut memacu pemda untuk terus menggali dan mengoptimalkan pemanfaatan potensi parkir tepi jalan umum yang ada agar penerimaan parkir tepi jalan umum dapat terus ditingkatkan sehingga ke depan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum dapat memberikan kontribusi yang lebih besar bagi pendapatan daerah di Kota Tangerang Selatan.

Tabel 5.
Kontribusi Realisasi Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Terhadap Retribusi Daerah dan PAD Kota Tangerang Selatan Tahun 2010-2015

Tahun Anggaran	Realisasi Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum (juta rupiah)	Realisasi Retribusi Daerah (juta rupiah)	Realisasi PAD (juta rupiah)	Kontribusi Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum	
				Terhadap Retribusi Daerah (%)	Terhadap PAD (%)
2010	38,03	35.854,67	131.503,97	0,11	0,03
2011	35,15	25.984,15	420.663,05	0,14	0,01
2012	94,90	65.144,66	576.304,77	0,15	0,02
2013	100,15	92.366,25	728.965,30	0,11	0,01
2014	127,65	91.545,04	1.023.817,43	0,14	0,01
2015	606,56	103.379,47	1.228.393,89	0,59	0,05

Sumber: Bapenda Pemerintah Kota Tangerang Selatan, 2016, diolah

B. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Realisasi Penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Kota Tangerang Selatan

Dalam menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan, dilakukan pengujian terhadap kelayakan model (uji F dan *Adjusted R*²) serta uji asumsi klasik model regresi (uji multikolinieritas, uji normalitas, uji heteroskedastisitas, dan uji autokorelasi). Uji multikolinieritas digunakan untuk mengetahui apakah terdapat korelasi antar variabel independen dalam model. Dalam penelitian ini multikolinieritas dideteksi dengan menggunakan fungsi *Variation Inflation Factor* (VIF) terhadap variabel penjelas yang digunakan, yaitu variabel PDRB per kapita ADHK, variabel inflasi, variabel panjang jalan dan variabel jumlah kepemilikan kendaraan bermotor roda 2 dan 4. Berdasarkan nilai VIF yang diperoleh diketahui bahwa untuk variabel PDRB per kapita ADHK dan variabel kendaraan bermotor roda 2 dan 4, nilai VIFnya cukup besar yaitu 101,96 dan 104,24 (> 10). Hal tersebut menunjukkan bahwa terdapat masalah multikolinieritas dalam model ini. Salah satu cara untuk menghilangkan masalah multikolinieritas adalah dengan menghilangkan salah satu variabel yang nilai VIFnya lebih besar dari 10 atau menghilangkan variabel yang korelasinya cukup tinggi dari model. Dalam model ini, variabel yang dihilangkan atau dikeluarkan dari model adalah variabel PDRB per kapita ADHK. Setelah variabel PDRB per kapita ADHK dihilangkan dari model dan dilakukan uji multikolinieritas, diperoleh hasil nilai VIF untuk ketiga variabel (variabel inflasi, variabel panjang jalan, dan variabel jumlah kendaraan bermotor roda 2 dan 4) kurang dari 10. Artinya, sudah tidak ada masalah multikolinieritas dalam model. Selanjutnya, uji normalitas digunakan untuk memeriksa apakah *error term* menyebar normal atau tidak. Uji normalitas dilakukan dengan *jarque-bera test*. Hasil uji didapat nilai probabilitas (*p-value*) sebesar 0,0138 (> $\alpha = 0,01$) atau hipotesis nol diterima pada tingkat signifikansi ($\alpha = 0,01$) sehingga dapat disimpulkan data berdistribusi normal pada tingkat signifikansi $\alpha = 0,01$. Heteroskedastisitas merupakan gejala dimana residu dari suatu persamaan regresi berubah-ubah pada suatu rentang tertentu (Ekananda,

2015). Pengujian masalah heteroskedastisitas dilakukan dengan menggunakan *breusch-pagan-godfrey test*. Dari hasil pengujian diperoleh nilai *probability chi square* sebesar 0,0678 (> $\alpha = 0,05$), sehingga hipotesis nol diterima atau dengan kata lain persamaan ini tidak mengalami heteroskedastisitas. Pengujian autokorelasi dilakukan untuk mengetahui adanya hubungan antara residual satu observasi dengan residual observasi lainnya. Pengujian adanya permasalahan autokorelasi dilakukan dengan menggunakan uji *breusch-godfrey serial correlation LM test*. Dari hasil pengujian diperoleh nilai *probability chi square* sebesar 0,0002 (< $\alpha = 0,05$) sehingga hipotesis nol ditolak atau dengan kata lain persamaan tersebut mengalami masalah autokorelasi. Salah satu cara untuk mengatasi masalah autokorelasi adalah dengan menggunakan model *autoregressive* (AR). Dalam model persamaan ini digunakan *differens* orde satu atau dikenal dengan AR (1), yaitu dengan memasukkan variabel lag Y (Y_{t-1}) sebagai variabel penjelas dalam model. Dengan menggunakan model AR(1) diperoleh hasil pengujian autokorelasi dengan uji *breusch-godfrey serial correlation LM* dengan *probability chi square* sebesar 0,8086 (> $\alpha = 0,05$), sehingga hipotesis nol diterima atau dengan kata lain persamaan ini sudah tidak mengalami masalah autokorelasi. Selanjutnya model pendugaan diestimasi dengan menggunakan model AR(1) dengan persamaan sebagai berikut:

$$\text{Ln}Y_t = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 \text{Ln}X_2 + \beta_3 \text{Ln}X_3 + \beta_4 \text{Ln}Y_{t-1} + \varepsilon_i \dots\dots\dots (6)$$

Dimana:

Y_t = Realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum periode ke-t (juta rupiah)

X_1 = Inflasi (persen)

X_2 = Panjang Jalan (km)

X_3 = Jumlah kepemilikan kendaraan bermotor (roda 2 dan roda 4) (unit)

Y_{t-1} = Realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum periode sebelumnya (t-1)

ε_i = Error

Berdasarkan persamaan tersebut, diperoleh hasil estimasi terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan sebagai berikut:

Tabel 6.
Hasil Estimasi Model

<i>Variable</i>	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Prob.</i>
C	-23,8189	6,4079	0,0004*
Inflasi	-0,0879	0,0878	0,3208
Ln (Jalan)	-0,2885	0,2602	0,2716
Ln (Kndaraan)	3,3756	0,5504	0,0000*
Ln (Y_{t-1})	0,5138	0,1074	0,0000*
<i>R-squared</i>			0,7375
<i>Adjusted R-squared</i>			0,7216
<i>F-statistic</i>			46,3587
<i>Prob (F-statistic)</i>			0,0000*

Sumber: Hasil pengolahan eviws.8.

Keterangan: * signifikan pada $\alpha = 1$ persen

Berdasarkan hasil estimasi pada **Tabel 6**, dapat dilihat bahwa variabel yang berpengaruh signifikan pada $\alpha = 0,01$ adalah variabel jumlah kepemilikan kendaraan bermotor (roda 2 dan 4) dan variabel penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum periode sebelumnya (Y_{t-1}) dengan koefisien masing-masing sebesar 3,3756 dan 0,5138. Hal ini berarti peningkatan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor sebesar 1 persen akan mengakibatkan terjadinya kenaikan realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum sebesar 3,3756 persen dan peningkatan realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum periode sebelumnya sebesar 1 persen akan mengakibatkan terjadinya peningkatan realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum periode berikutnya sebesar 0,5138 persen. Sedangkan untuk variabel inflasi dan panjang jalan tidak berpengaruh signifikan terhadap realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan dengan *probability* masing-masing sebesar 0,3208 dan 0,2716 ($>\alpha=0,01$). Model regresi ini memiliki nilai F-hitung dengan *probability* sebesar 0,0000 ($<\alpha = 0,01$). Dengan demikian H_0 ditolak, artinya semua variabel independen secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Artinya, variabel inflasi, panjang jalan, dan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor roda 2 dan 4 dan realisasi penerimaan parkirtepi jalan umum periode sebelumnya secara bersama-sama signifikan mempengaruhi variabel realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan pada tingkat kepercayaan 99 persen. Untuk nilai *Adjusted R square* diperoleh hasil sebesar 0,7216 persen atau 72,16 persen, artinya keragaman realisasi penerimaan

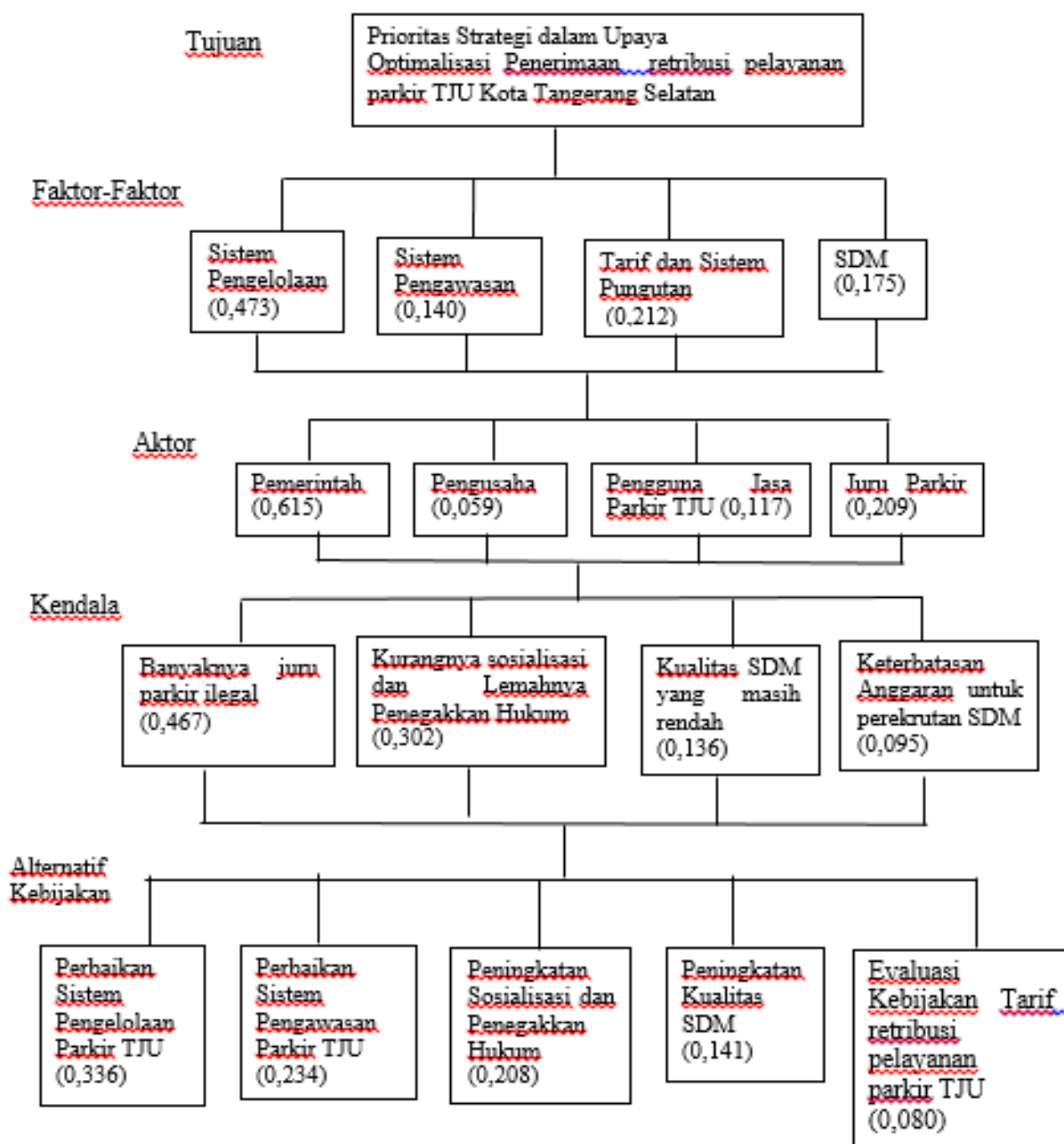
retribusi pelayanan parkirtepi jalan umum yang dapat dijelaskan oleh variabel-variabel dalam model (variabel inflasi, panjang jalan, dan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor roda 2 dan 4 dan realisasi penerimaan parkir tepi jalan umum periode sebelumnya) adalah sebesar 72,16 persen sedangkan sisanya sebesar 27,84 persen dijelaskan oleh variabel lain di luar model.

C. Prioritas Strategi Optimalisasi Penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Kota Tangerang Selatan

Bobot prioritas masing-masing level hierarki dari AHP secara lengkap disajikan pada Gambar 3. Untuk level faktor yang dipentingkan dalam upaya optimalisasi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan, diperoleh urutan pertama yaitu sistem pengelolaan dengan bobot sebesar 0,473. Faktor penting selanjutnya berturut-turut adalah tarif dan sistem pungutan dengan bobot sebesar 0,212, SDM dengan bobot sebesar 0,175, dan sistem pengawasan dengan bobot sebesar 0,140. Sistem pengelolaan dinilai sebagai prioritas pertama dibandingkan faktor lainnya dikarenakan sistem pengelolaan dalam penyelenggaraan parkir tepi jalan umum merupakan kunci utama dalam menentukan keberhasilan penyelenggaraan parkir tepi jalan umum. Untuk level aktor diperoleh hasil dengan urutan pertama yaitu pemerintah dengan bobot sebesar 0,615, selanjutnya berturut-turut adalah juru parkir dengan bobot sebesar 0,209, pengguna jasa parkir dengan bobot sebesar 0,117 dan pengusaha dengan bobot sebesar 0,059. Pemerintah menduduki urutan pertama karena pemerintah merupakan pihak yang memiliki kewenangan untuk merumuskan kebijakan terkait penyelenggaraan

parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan. Untuk level kendala, urutan pertama adalah banyaknya juru parkir ilegal dengan bobot sebesar 0,467. Hal tersebut sesuai dengan data yang tercatat pada Dinas Perhubungan bahwa pada tahun 2015, dari 146 lokasi parkir tepi jalan umum terdapat 127 lokasi parkir tepi jalan umum yang masih dikuasai oleh juru parkir ilegal. Urutan kendala selanjutnya berturut-turut adalah kurangnya sosialisasi dan lemahnya penegakkan hukum terkait peraturan perparkiran tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan dengan bobot sebesar 0,302, kualitas SDM yang masih rendah dengan bobot sebesar 0,136 dan keterbatasan anggaran untuk perekrutan SDM dengan bobot sebesar 0,095.

Prioritas strategi dalam upaya optimalisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan yang dihasilkan dengan model AHP, yaitu: 1) Perbaikan sistem pengelolaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum dengan bobot sebesar 0,336; 2) Perbaikan sistem pengawasan parkir tepi jalan umum dengan bobot sebesar 0,234; 3) Peningkatan sosialisasi dan penegakkan hukum dengan bobot sebesar 0,208; 4) Peningkatan kualitas SDM dengan bobot sebesar 0,141; dan 5) Evaluasi kebijakan tarif parkir tepi jalan umum dengan bobot sebesar 0,080. Hasil perhitungan bobot untuk masing-masing level pada hierarki AHP selengkapnya dapat dilihat pada **Gambar 3**.



Gambar 3.
Struktur dan Nilai Bobot Hirarki AHP Strategi Optimalisasi Penerimaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Kota Tangerang Selatan.

D. Implikasi Kebijakan

1. Perbaikan Sistem Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum

Berdasarkan analisis kinerja retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan, diperoleh hasil bahwa kinerja retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum masih belum baik sehingga perlu dilakukan perbaikan terutama perbaikan dalam sistem pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan. Sistem pengelolaan merupakan kunci utama untuk menentukan keberhasilan kinerja penyelenggaraan parkir tepi jalan umum. Semakin baik sistem pengelolaan parkir tepi jalan umum yang diterapkan, maka akan semakin baik pula kinerja penyelenggaraan parkir tepi jalan umum. Sistem pengelolaan meliputi beberapa aspek dalam penyelenggaraan parkir tepi jalan umum mulai tahap perencanaan hingga tahap implementasi di lapangan, seperti tahap pendataan dan pemutakhiran data potensi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum, mekanisme penetapan target, mekanisme setoran retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum, dan penyediaan sarana, prasarana dan fasilitas pendukung penyelenggaraan parkir tepi jalan umum. Banyaknya lokasi parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan yang masih dikuasai oleh juru parkir ilegal mengindikasikan bahwa sistem pengelolaan parkir tepi jalan umum yang diterapkan di Kota Tangerang Selatan belum cukup baik sehingga meskipun secara aturan lokasi tersebut menjadi kewenangan Pemerintah Kota Tangerang Selatan dan merupakan potensi parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan, namun masih banyak juru parkir ilegal yang menguasai lokasi parkir tersebut. Padahal apabila seluruh lokasi parkir tersebut dapat dikerjasamakan dengan pemda, maka akan berpengaruh signifikan terhadap peningkatan retribusi daerah dan PAD Kota Tangerang Selatan. Beberapa kegiatan yang dapat dilakukan untuk mengimplementasikan strategi ini antara lain:

- a. Membentuk satuan petugas khusus untuk melakukan pemutakhiran data potensi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum sehingga perhitungan potensi sebagai dasar penetapan target dapat lebih tepat dan sesuai

dengan potensi yang sebenarnya di lapangan. Perhitungan potensi parkir tepi jalan umum yang tepat juga berguna untuk meminimalisir terjadinya kebocoran retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di lapangan.

- b. Melakukan pendekatan persuasif dan humanis secara intens kepada para juru parkir ilegal agar paradigma yang keliru mengenai status kepemilikan lokasi parkir dapat diluruskan dan dapat membuka kesadaran para juru parkir ilegal untuk mau bekerjasama dengan Pemerintah Kota Tangerang Selatan dalam mengelola parkir tepi jalan umum.
- c. Memberikan *reward* tambahan bagi juru parkir yang mau bekerjasama dengan Pemerintah Kota Tangerang Selatan, misalnya pemberian pelatihan keterampilan parkir, jaminan asuransi kesehatan, pemberian kemudahan akses untuk mengikuti kejar paket pendidikan, dan sebagainya.
- d. Memberlakukan sistem pengelolaan parkir satu pintu dengan sistem komputerisasi untuk lokasi-lokasi parkir tepi jalan umum yang berdekatan letaknya dan merupakan pusat kegiatan masyarakat, seperti taman/jajan, ruko-ruko dan sejenisnya sehingga dapat memudahkan pemerintah dalam melakukan koordinasi dan pengawasan. Sistem satu pintu yang terkomputerisasi juga dapat meningkatkan kenyamanan para pengguna jasa parkir tepi jalan umum sehingga dapat meningkatkan kualitas pelayanan parkir tepi jalan umum.
- e. Meningkatkan ketersediaan sarana dan prasarana serta fasilitas pendukung dalam penyelenggaraan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan seperti marka parkir, karcis parkir yang jumlahnya disesuaikan dengan kebutuhan, papan informasi mengenai tarif parkir dan sistem pungutan yang diberlakukan, dan lain-lain.

- f. Memperbaiki mekanisme penetapan besaran setoran retribusi parkir tepi jalan umum. Selama ini mekanisme setoran yang ditetapkan kepada para juru parkir legal adalah sistem setoran harian (*flat*) yang besarnya didasarkan pada kesepakatan antara juru parkir/koordinator parkir dengan Dinas Perhubungan yang nilainya masih jauh lebih kecil dari frekuensi kendaraan yang sebenarnya parkir di lapangan. Mekanisme ini sangat tidak efektif karena tidak mencerminkan potensi pendapatan yang sebenarnya di lapangan. Selain itu, sistem setoran harian (*flat*) juga mengakibatkan rawan terjadinya kebocoran pendapatan parkir karena pada umumnya tingkat keramaian parkir berbeda antara hari biasa (*weekdays*) dan akhir pekan (*weekend*). Untuk itu, ke depan perlu adanya perbaikan mekanisme penetapan besaran setoran dan membedakan besaran setoran antara *weekdays* dan *weekend* sehingga besarnya setoran retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum dapat lebih mencerminkan potensi yang sebenarnya di lapangan.

2. Perbaikan Sistem Pengawasan Parkir Tepi Jalan Umum

Sistem pengawasan merupakan sistem yang dibuat untuk memastikan bahwa seluruh kegiatan yang dilaksanakan berjalan sesuai dengan apa yang direncanakan dan aturan yang berlaku. Selama ini pengawasan yang dilakukan pada penyelenggaraan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan masih lemah. Untuk itu diperlukan adanya perbaikan sistem pengawasan agar segala bentuk penyimpangan atau kecurangan yang terjadi di lapangan dapat dicegah dan diminimalisir. Beberapa kegiatan yang dapat diimplementasikan dalam strategi ini antara lain:

- a. Membentuk satuan petugas pengawas penyelenggaraan parkir tepi jalan umum dengan bekerja sama dengan aparat penegak hukum (Satpol PP, kepolisian, TNI AD dan sebagainya) dan satuan pengawas internal. Pembentukan satuan petugas pengawas ini bertujuan untuk membantu menertibkan lahan parkir yang masih dikuasai juru parkir

ilegal. Selain itu, satgas ini juga bertujuan untuk memeriksa dan mengawasi apakah penyelenggaraan parkir tepi jalan umum yang dikerjasamakan dengan Pemerintah Kota Tangerang Selatan sudah sesuai dengan aturan yang ditetapkan atau belum, misalnya memeriksa apakah pelaksanaan tugas dan tanggung jawab unit pelaksana teknis bidang parkir sudah sesuai dengan *Standard Operating Procedure* (SOP) dan aturan yang berlaku, memeriksa dan mengawasi juru parkir yang bertugas di lapangan apakah sudah melaksanakan tugas dan kewajibannya dengan benar seperti memberikan karcis parkir kepada pengguna jasa parkir tepi jalan umum, memungut tarif retribusi sesuai dengan aturan yang berlaku dan tertera pada karcis parkir, dan sebagainya.

- b. Memasang *Closed Circuit Television* (CCTV) pada setiap lokasi parkir tepi jalan umum yang dikerjasamakan sehingga segala bentuk kecurangan yang terjadi di lapangan dapat terekam dan pemerintah memiliki bukti yang kuat untuk menindak tegas apabila terjadi pelanggaran di lapangan.
- c. Membuka layanan pengaduan secara tertulis maupun *on line* untuk menerima masukan dan pengaduan dari masyarakat atau pengguna jasa parkir tepi jalan umum terkait penyelenggaraan parkir tepi jalan umum di lapangan sehingga dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi untuk perbaikan selanjutnya.

3. Peningkatan Sosialisasi dan Penegakkan Hukum

Salah satu kendala atau permasalahan yang dihadapi dalam upaya optimalisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum adalah masih banyaknya juru parkir ilegal dan masyarakat pengguna jasa parkir tepi jalan umum yang belum mengetahui bahwa lahan parkir yang mereka gunakan adalah milik pemerintah daerah dan terdapat kewajiban untuk membayar retribusi kepada pemerintah daerah. Hal tersebut dikarenakan sosialisasi terkait peraturan daerah di

bidang perpajakan (Perda Nomor 6 Tahun 2012 tentang Retribusi Daerah pada Bidang Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika dan Peraturan Walikota Tangerang Selatan Nomor 3 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perpajakan) masih belum dilakukan secara efektif. Kegiatan yang dapat diimplementasikan untuk meningkatkan sosialisasi antara lain, yaitu:

- a. Melakukan sosialisasi langsung ke lapangan secara rutin khususnya kepada pengusaha maupun juru parkir yang bertugas minimal setiap satu bulan sekali untuk memberikan pemahaman mengenai peraturan perpajakan yang berlaku.
- b. Membuat spanduk yang berisikan informasi mengenai penyelenggaraan parkir tepi jalan umum dan memasang spanduk tersebut di tiap-tiap lokasi parkir tepi jalan umum sehingga pengguna jasa parkir, pengusaha maupun juru parkir yang ada di lapangan dapat mengetahui hak dan kewajiban dalam penyelenggaraan parkir tepi jalan umum.

Terkait dengan penegakkan hukum juga perlu dilakukan dalam upaya optimalisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum, misalnya dengan cara memberikan sanksi yang tegas baik berupa teguran maupun sanksi administratif kepada juru parkir yang tidak dapat melaksanakan kewajibannya dengan baik seperti juru parkir yang tidak memakai kelengkapan atribut parkir, juru parkir yang tidak memberikan karcis parkir kepada wajib retribusi, juru parkir yang menerima pembayaran retribusi yang besarnya tidak sesuai dengan aturan yang berlaku dan sebagainya. Selain itu, penegakkan hukum juga perlu diterapkan kepada para pengguna jasa parkir namun tidak mau melaksanakan kewajiban membayar retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum atau kepada para pengguna jasa parkir tepi jalan umum yang memarkirkan kendaraannya tidak pada lokasi yang telah ditetapkan sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas, misal dengan melakukan gembok mobil atau derek mobil secara paksa.

4. Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM)

SDM menjadi faktor penting dalam upaya optimalisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum karena SDM merupakan subyek yang mengimplementasikan kebijakan yang ditetapkan sehingga sangat menentukan keberhasilan pelaksanaan sistem pengelolaan parkir tepi jalan umum yang ditetapkan. Kualitas SDM berkaitan dengan kemampuan para pegawai di lingkungan Dinas Perhubungan maupun juru parkir yang bertugas di lapangan dalam menyelenggarakan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan. Salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi kendala berkaitan dengan masalah SDM di Kota Tangerang Selatan adalah dengan meningkatkan kualitas SDM sehingga kinerja yang dihasilkan dalam penyelenggaraan parkir tepi jalan umum dapat dioptimalkan. Beberapa kegiatan yang dapat diimplementasikan untuk meningkatkan kualitas SDM antara lain:

- a. Pemberian diklat kepada para pegawai di Dinas Perhubungan terkait penyelenggaraan perpajakan yang berkualitas dan akuntabel. Beberapa diklat yang dapat diberikan misalnya diklat manajemen transportasi perkotaan, diklat pengelolaan parkir, diklat TOT penyuluhan parkir, diklat manajemen resiko untuk mengelola dan meminimalisir terjadinya resiko dalam penyelenggaraan parkir tepi jalan umum, dan diklat-diklat terkait lainnya.
- b. Pemberian pelatihan dan keterampilan kepada juru parkir, misalnya pelatihan tata cara parkir yang benar, pelatihan cara mengarahkan dan mengatur para pengguna jasa parkir tepi jalan umum sehingga tidak menimbulkan kemacetan lalu lintas, dan lain-lain.
- c. Melakukan studi banding ke daerah lain yang pengelolaan parkirnya sudah lebih baik sehingga dapat dijadikan bahan masukan untuk perbaikan pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan.

5. Evaluasi Kebijakan Tarif Retribusi

Berdasarkan hasil analisis sebelumnya diketahui bahwa inflasi dan panjang jalan tidak berpengaruh signifikan terhadap realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan, sedangkan variabel jumlah kendaraan bermotor (roda 2 dan 4) berpengaruh signifikan terhadap realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan. Oleh karena itu, implikasi kebijakan yang dapat dilakukan Pemerintah Kota Tangerang Selatan adalah melakukan evaluasi kebijakan tarif retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum, sehingga di satu sisi Pemerintah Kota Tangerang Selatan dapat meningkatkan penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum, namun di sisi lain dapat melakukan upaya pengendalian jumlah kendaraan yang parkir akibat adanya peningkatan jumlah kendaraan bermotor sehingga dapat mencegah timbulnya kemacetan lalu lintas. Beberapa kegiatan yang dapat diimplementasikan berkaitan dengan strategi evaluasi kebijakan tarif antara lain:

- a. Membentuk forum komunikasi yang melibatkan seluruh *stakeholder* yaitu Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, DPRD, pengusaha, juru parkir, pengguna jasa parkir tepi jalan umum untuk membahas secara intensif terkait kenaikan tarif retribusi yang layak untuk parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan. Litman (2016) dalam kajiannya menyatakan bahwa kenaikan tarif parkir sebesar 10 persen akan mengakibatkan penurunan penggunaan parkir sebesar 0,7-0,8 persen, meningkatkan penggunaan angkutan umum sebesar 3,71 persen, bersepeda sebesar 2,7 persen dan berjalan sebesar 0,9 persen.
- b. Menetapkan tarif progresif dan sistem zona untuk lokasi-lokasi parkir tepi jalan umum yang rawan kemacetan dan terletak di pusat kota.
- c. Merevisi Perda Nomor 6 Tahun 2012 tentang Retribusi Daerah pada Bidang Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika khususnya untuk ketentuan yang mengatur mengenai besaran tarif dan sistem pungutan

retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum sehingga tarif yang diberlakukan memiliki pedoman pelaksanaan yang jelas dan memiliki kekuatan hukum.

- d. Melakukan *benchmarking* mengenai besaran tarif yang diberlakukan di daerah lain sebagai bahan pertimbangan dalam melakukan evaluasi kebijakan tarif retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis kinerja penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan mulai tahun 2010 sampai 2015, dapat disimpulkan bahwa kinerja penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan masih belum baik. Hal tersebut terlihat dari tingkat pertumbuhan dan efektivitas retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum yang cenderung fluktuatif setiap tahunnya serta tingkat kontribusi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum yang masih rendah terhadap penerimaan daerah. Faktor-faktor yang berpengaruh signifikan terhadap realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan adalah jumlah kepemilikan kendaraan bermotor (roda 2 dan roda 4) dan realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum periode sebelumnya. Sedangkan variabel panjang jalan dan inflasi tidak berpengaruh signifikan terhadap realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan. Strategi dalam upaya optimalisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Tangerang Selatan yang dianalisis dengan AHP sesuai dengan urutan bobot dan prioritasnya adalah sebagai berikut: 1) Perbaikan sistem pengelolaan parkir tepi jalan umum dengan bobot sebesar 0,336; 2) Perbaikan sistem pengawasan parkir tepi jalan umum dengan bobot sebesar 0,234; 3) Peningkatan sosialisasi dan penegakkan hukum dengan bobot sebesar 0,208; 4) Peningkatan kualitas SDM dengan bobot sebesar 0,141; 5) Evaluasi kebijakan tarif retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum dengan bobot sebesar 0,080.

SARAN

Berdasarkan hasil penelitian ini diharapkan Pemerintah Kota Tangerang Selatan dapat mengimplementasikan beberapa strategi yang telah dirumuskan agar penerimaan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum dapat lebih dioptimalkan, yaitu: melakukan perbaikan sistem pengelolaan parkir tepi jalan umum (melakukan pemutakhiran

data terkait perhitungan potensi retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum, memperbaiki mekanisme penetapan target, meningkatkan jumlah lokasi parkir tepi jalan umum yang dikerjasamakan, meningkatkan sarana dan prasarana parkir tepi jalan umum dan memperbaiki mekanisme penetapan besaran setoran agar dapat lebih sesuai dengan potensi yang sebenarnya di lapangan), memperbaiki sistem pengawasan parkir tepi jalan umum, peningkatan sosialisasi dan penegakkan hukum terhadap pengguna jasa parkir dan juru parkir, peningkatan kualitas SDM baik pegawai pada Dinas Perhubungan maupun juru parkir di lapangan) dan melakukan evaluasi kebijakan tarif retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum (menaikkan tarif, menetapkan tarif progresif, atau menetapkan tarif dengan sistem zona). Penelitian selanjutnya dapat dilakukan kajian yang mendalam mengenai strategi penataan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan sehingga penyelenggaraan parkir tepi jalan umum di Kota Tangerang Selatan tidak menimbulkan masalah kemacetan lalu lintas dan sejalan dengan pengembangan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW).

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada para pejabat dan pegawai di lingkungan Pemerintahan Kota Tangerang Selatan khususnya pada Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan yang telah membantu dalam pemberian informasi dan pemenuhan kebutuhan data, sehingga penelitian ini dapat dilaksanakan dan diselesaikan.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2010. *Manajemen Keuangan Daerah*. Yogyakarta: PT. Gelora Aksara Pratama: Erlangga.
- Adisasmita, R. 2011. *Pembiayaan Pembangunan Daerah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Anam, S. 2015. *Implementasi Kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Kabupaten Pamekasan*. Jurnal Reformasi. 5(02): 2088-7469.
- Badan Pendapatan Daerah Kota Tangerang Selatan. 2016. *Rincian PAD Kota Tangerang Selatan*. Tangerang Selatan: Bapenda Kota Tangerang Selatan.
- Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan. 2016. *Realisasi Penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Kota Tangerang Selatan*. Tangerang Selatan: Dishub Kota Tangerang Selatan.
- Ekananda, M. 2015. *Ekonometrika Dasar*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Ilosa, A. 2016. *Kualitas Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Yogyakarta*. Jurnal Kajian dan Ilmu Administrasi Negara. 4(2): 107-126.
- Jufrizen. 2013. *Analisis Potensi Penerimaan Retribusi Parkir Pada Pusat-Pusat Perbelanjaan Kota Medan*. Jurnal Manajemen dan Bisnis. 13(01): 1693-7619.
- Juniasari, PAM. 2014. *Analisis Penerapan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2012 tentang Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Surabaya*. Jurnal UNESA. 2 (2): 1693-7619.
- Kapioru, HE. 2014. *Implementasi Peraturan Daerah Kota Kupang Nomor 15 Tahun 2011 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum*. Jurnal Nominal. III (1).
- Litman, T. 2017. *Understanding Transport Demands and Elasticities: How Prices and Other Factors Affect Travel Behaviour*. Victoria Transport Policy Institute.
- Mahmudi. 2010. *Analisis Laporan Keuangan Pemerintah Daerah*. Yogyakarta: STIM YKPM.
- Rahati, YS. 2009. *Pelaksanaan Strategi Optimalisasi Kinerja Sumber Daya Manusia Bidang Pariwisata di Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Surakarta*. Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Sebelas Maret.
- Ratwono, AB. 2008. *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Daerah di Provinsi DKI Jakarta*. Skripsi. Fakultas Ekonomi dan Manajemen. Institut Pertanian Bogor.
- Saaty, TL. 1993. *Pengambilan Keputusan Bagi Para Pemimpin*. Jakarta: PT. Pustaka Binaman Pressindo.
- Soza, NH. 2014. *Penyelenggaraan Retribusi Parkir di Tepi Jalan di Kota Denpasar*. 2014. Skripsi. Fakultas Hukum. Universitas Udayana.
- Sumarni. 2016. *Studi Tentang Pengelolaan Parkir (On The Street) Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan Kelancaran Lalu Lintas Oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda*. eJournal Ilmu Administrasi Negara. 4(1): 2377-2391.
- Utama, NC. 2014. *Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan UPTD Parkir Sub Unit Tepi Jalan Dalam Pemungutan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Surabaya*. Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik. 4(1): 2303-341X.
- Wulandari, S. 2015. *Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Oleh UPTD Pengelola Parkir Pada Dinas Perhubungan di Kota Samarinda*. eJournal Administrasi Negara. 3(1): 35-46.
- Yuniza, E. 2016. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Bandar Lampung*. Jurnal Ekonomi Pembangunan. 5 (2): 2302-9595.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2000. *Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Perubahan atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak dan Retribusi Daerah*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2008. *Undang-Undang Nomor 51 Tahun 2008 tentang Pembentukan Kota Tangerang Selatan di Provinsi Banten*. Jakarta: Sekretariat Negara.

- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Pemerintah Kota Tangerang Selatan. 2012. *Peraturan Daerah Pemerintah Kota Tangerang Selatan Nomor 6 Tahun 2012 tentang Retribusi Daerah pada Bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika*. Tangerang Selatan: Sekretariat Daerah Kota Tangerang Selatan.
- Pemerintah Kota Tangerang Selatan. 2013. *Peraturan Wali Kota Tangerang Selatan Nomor 3 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perparkiran*. Tangerang Selatan: Sekretariat Daerah Kota Tangerang Selatan.
- Pemerintah Kota Surabaya. 2012. *Peraturan Daerah Pemerintah Kota Surabaya Nomor 8 Tahun 2012 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum*. Surabaya: Sekretariat Daerah Kota Surabaya.