



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS POTENSI DAN EFEKTIFITAS
PENDAPATAN RETRIBUSI PARKIR
DI WILAYAH KOTA ADMINISTRASI JAKARTA SELATAN**

TESIS

**RENI SEPTIANAWATI
NPM 0906655036**

**FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM STUDI MAGISTER PERENCANAAN KEBIJAKAN PUBLIK
JAKARTA
JANUARI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS POTENSI DAN EFEKTIFITAS
PENDAPATAN RETRIBUSI PARKIR
DI WILAYAH KOTA ADMINISTRASI JAKARTA SELATAN**

TESIS

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk mendapat gelar

Magister Ekonomi

**RENI SEPTIANAWATI
NPM 0906655036**

**FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM STUDI MAGISTER PERENCANAAN KEBIJAKAN PUBLIK
KEKHUSUSAN EKONOMI KEUANGAN NEGARA DAN DAERAH
JAKARTA
JANUARI 2012**

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertanda tangan di bawah ini dengan sebenarnya menyatakan bahwa tesis ini saya susun tanpa tindakan plagiarisme sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Indonesia.

Jika di kemudian hari ternyata saya melakukan tindakan Plagiarisme, saya akan bertanggung jawab sepenuhnya dan menerima sanksi yang dijatuhkan oleh Universitas Indonesia kepada saya.

Jakarta, Januari 2012



(Reni Septianawati)

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Tesis ini adalah karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : RENI SEPTIANAWATI

NPM : 0906655036

Tanda Tangan :



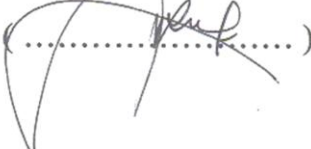
Tanggal : Januari 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :
Nama : RENI SEPTIANAWATI
NPM : 0906655036
Program Studi : Magister Perencanaan Kebijakan Publik
Judul Tesis : Analisis Potensi dan Efektifitas
Pendapatan Retribusi Parkir Di Wilayah
Kota Administrasi Jakarta Selatan

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Ekonomi pada Program Studi Magister Perencanaan Kebijakan Publik Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ir. Hania Rahma, M.Si. ()
Ketua Penguji : Dr. Andi Fahmi Lubis ()
Anggota Penguji : Iman Rozani, SE., M.Soc.Sc. ()

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : Januari 2012

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah robbil alamin, saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya saya dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Magister Ekonomi Program Studi Magister Perencanaan Kebijakan Publik pada Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan tesis ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada :

- (1) Ir. Hania Rahma, M.Si, selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan tesis ini.
- (2) Ir. Enrico Fermy, MT, selaku Kepala UPT Perparkiran Dishub Provinsi DKI Jakarta beserta jajarannya yaitu Heru Haryono, SE selaku Kasubag TU, Bambang Hermanto, B.Sc. selaku Kasubag Keuangan, Iwan Suswandi, ATD selaku Kasi Pelayanan, Purwanto Nasum, S.Sos. selaku Kasi Prasarana dan Sarana, Adnan, SE selaku Manager Akunting dan Syaefudin Zuhri, SH selaku Manager Perencanaan yang telah membantu dalam usaha memperoleh data yang saya perlukan
- (3) Yudhi Dermawan (suami) dan kedua orang tua saya yang telah memberikan bantuan dukungan moral dan material ; dan
- (4) Para sahabat yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan tesis ini.

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga tesis ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Jakarta, Januari 2012



RENI SEPTIANAWATI

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : RENI SEPTIANAWATI
NPM : 0906655036
Program Studi : Magister Perencanaan Kebijakan Publik
Departemen : Ilmu Ekonomi
Fakultas : Ekonomi
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

ANALISIS DAN EFEKTIFITAS POTENSI PENERIMAAN RETRIBUSI
PARKIR DI WILAYAH KOTA ADMINISTRASI JAKARTA SELATAN

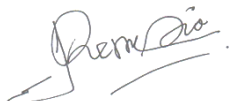
Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada tanggal : Januari 2012

Yang menyatakan



RENI SEPTIANAWATI

ABSTRAK

Nama : Reni Septianawati
Program Studi : Magister Perencanaan Kebijakan Publik
Judul : Analisis Potensi Dan Efektifitas Pendapatan Retribusi Parkir Di Wilayah Kota Administrasi Jakarta Selatan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui potensi penerimaan retribusi parkir di wilayah Kota Administrasi Jakarta Selatan pada tahun 2010. Tujuan penelitian adalah : 1) menghitung besarnya potensi Retribusi Parkir di wilayah Jakarta Selatan Tahun 2010; 2) menganalisis kendala dan permasalahan dalam praktek pemungutan retribusi parkir di Jakarta Selatan; 3) menganalisis efektifitas pemungutan retribusi parkir yang dilakukan UPT Perparkiran Dishub Provinsi DKI Jakarta.

Lokasi penelitian dilakukan di wilayah Kota Administrasi Jakarta Selatan. Data yang digunakan meliputi data primer dan sekunder. Metode pengambilan sampel menggunakan tehnik Cluster menurut karakteristik lingkungan setempat, untuk unit pengamatan terkecil sampel satuan ruang parkir menggunakan tehnik *accidental sampling*, dengan jumlah sampel sebanyak 189 SRP terdiri dari 133 SRP parkir *on street* dan 56 SRP *off street*.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa potensi penerimaan retribusi parkir di wilayah Kota Administrasi Jakarta Selatan adalah sebesar Rp 8.997.669.020,- sedangkan perhitungan potensi berdasarkan Pergub 110 Tahun 2010 sebesar Rp 5.130.951.000,-. Efektifitas pemungutan retribusi parkir masih “kurang efektif”. Permasalahan yang dihadapi ; tidak tersedianya sarana pendukung, pengelolaan SDM yang masih rendah, lemahnya pengawasan dan terbatasnya lahan parkir.

Rekomendasi yang diajukan untuk meningkatkan pendapatan retribusi parkir adalah ; perlunya penyediaan sarana dan prasarana yang memadai, menaikkan tarif retribusi parkir yang sesuai dengan kondisi saat ini, mencari solusi alternatif untuk mengurangi parkir tepi jalan.

Kata Kunci : Analisis, Efektifitas, Potensi, Retribusi Parkir

ABSTRACT

Nama : Reni Septianawati
Program Studi : Master of Planning And Public Policy
Judul : Analysis of Potential And Effectiveness Of The Income Levy In The Parking Area of Kota Administrasi Jakarta Selatan

.This study aims to determine the potential acceptance of parking charges in the area of South Jakarta Municipality in 2010. Research objectives are: 1) calculate the amount of potential parking levies in South Jakarta in 2010; 2) analyze the constraints and problems in the practice of collecting parking fees at the South Jakarta, 3) analyze the effectiveness of collecting parking fees that do UPT Perparkiran Dishub DKI Jakarta.

Location of research conducted in the area of South Jakarta Municipality. The data used include primary and secondary data. The sampling method using cluster techniques according to the characteristics of the local environment, for the smallest sample unit observation unit parking spaces using accidental sampling technique, with samples 189 SRP, consist of 133 SRP on street parking and 56 SRP off street parking.

The study concluded that the potential revenue levy parking in the area of South Jakarta Municipality amounted to Rp 8,997,669,020, - while the calculation based on SK Gubernur No 110 in 2010 potential amounting to Rp 5,130,951,000, -. Effectiveness collecting parking fees are still "less effective". Problems faced; unavailability of means of support, management of human resources is still low, weak supervision and limited parking.

Recommendations are proposed to increase parking fees revenue is; the provision of adequate facilities and infrastructure, raise the parking rate levy in accordance with current conditions, seek alternative solutions to reduce roadside parking.

Keywords: Analysis, Effectiveness, Potential, Parking Levy.

DAFTAR ISI

HALAMAN	JUDUL	I
.....		
HALAM	PERNYATAAN	ORISINALITAS iii
.....		
LEMBAR		PENGESAHAN iv
.....		
KATA		PENGANTAR v
.....		
LEMBAR	PERSETUJUAN	PUBLIKASI KARYA ILMIAH vi
.....		
ABSTRAK		vii
.....		
DAFTAR		ISI ix
.....		
DAFTAR		GAMBAR xi
.....		
DAFTAR		TABEL xii
.....		
1. PENDAHULUAN		1
.....		
1.1.	Latar Belakang	Masalah 1
.....		
1.2.	Perumusan	Masalah 4
.....		
1.3.	Ruang Lingkup/Batasan	Masalah 1
.....		
1.4.	Tujuan	Penelitian 1
.....		
1.5.	Manfaat	Penelitian 1
.....		
2. KERANGKA BERPIKIR		ANALISIS 1
.....		
2.1.	Tinjauan	Pustaka 1
.....		
2.1.1.	Fungsi dan Peran	Pemerintah 1
.....		
2.1.2.	Barang	Publik 1
.....		
2.1.3.	Tarif/User	Charges 1

.....					8
2.1.4. Retribusi			Daerah		1
.....					9
2.1.5. Retribusi			Parkir		2
.....					5
2.1.6. Dasar Hukum Retribusi			Parkir		3
.....					1
2.1.7. Pendapatan Asli			Daerah		3
.....					3
2.1.8. Potensi			Pendapatan		3
.....					8
2.1.9. Pengertian Efektifitas (daya guna)					3
.....					8
2.2. Penelitian Yang Relevan					4
.....					0
3. METODE PENELITIAN					4
.....					2
3.1. Rancangan dan Lokasi Penelitian					4
.....					2
3.2. Jenis dan Sumber Data					4
.....					2
3.3. Populasi dan Sampel					4
.....					3
3.4. Tehnik Pengumpulan Data					4
.....					6
3.5. Metode Perhitungan Retribusi Parkir					4
.....					7
4. HASIL DAN ANALISIS DATA					5
.....					0
4.1. Sejarah Singkat Unit Pengelola Perparkiran Dinas Perhubungan DKI Jakarta					5
.....					0
4.1.1. Sebelum Tahun 1955					5
.....					1
4.1.2. Tahun 1955 – 1968					5
.....					1
4.1.3. Tahun 1968 – 1972					5
.....					2
4.1.4. Tahun 1972 – 1977					5
.....					3
4.1.5. Tahun 1977 – 1979					5
.....					4
4.1.6. Tahun 1979 – 2007					5
.....					5
4.1.7. Tahun 2007 – Sekarang					5
.....					8
4.2. Pengelolaan Perparkiran di Provinsi DKI Jakarta					6

.....		2
4.3.	Potensi Parkir Berdasarkan Kapasitas Parkir Sesuai Pergub 111 Tahun 2010	63
.....		
4.4.	Potensi Penerimaan Retribusi Parkir Hasil Penelitian	66
.....		
4.4.1.	Potensi Parkir Tepi Jalan/On Street	66
.....		
4.4.2.	Potensi Parkir Lingkungan/Off Street	71
.....		
4.5.	Perbandingan Potensi Penerimaan Hasil Penelitian dengan Menggunakan Pergub 111 Tahun 2010	77
.....		
4.6.	Efektifitas Retribusi Parkir	81
.....		
4.6.1.	Efektifitas Retribusi Parkir Tepi Jalan	82
.....		
4.6.2.	Efektifitas Retribusi Parkir Lingkungan	85
.....		
5. PENUTUP		87
.....		
5.1.	Kesimpulan	87
.....		
5.2.	Saran	89
.....		
DAFTAR	REFERENSI	92
.....		



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Target dan Realisasi Retribusi Parkir Tahun 2005 – 2010	6
Gambar 2	Kondisi Eksisting Lokasi Parkir Di Wilayah DKI Jakarta	8
Gambar 3	Sejarah Singkat Pengelolaan Perparkiran di DKI Jakarta	45
Gambar 4	Mekanisme (Alur) Karcis dan Penerimaan Retribusi Parkir	57
Gambar 5	Alur Pemungutan Retribusi Parkir	61
Gambar 6	Alat Pengukur Parkir	63
Gambar 7	Satuan Ruang Parkir	64



DAFTAR TABEL

Tabel 1	Realisasi PAD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2008 dan 2009	2
Tabel 2	Jumlah Pertumbuhan Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta Tahun 2005 – 2009	3
.....		
Tabel 3	Target dan Realisasi Retribusi Parkir Tahun 2005 – 2010	5
Tabel 4	Kontribusi Penerimaan Retribusi Parkir Terhadap PAD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2008 – 2010	7
.....		
Tabel 5	Presentase Pengelolaan Lahan Parkir Di Provinsi DKI Jakarta	9
Tabel 6	Rekapitulasi Data Satuan Ruang Parkir Pada Tempat Umum	1

I 6	.....	0
Tab	Realisasi Pendapatan Retribusi Parkir Tahun Anggaran 2010	1
I 7	.....	1
Tab	Perbedaan Pajak dan Retribusi	2
I 8	.....	2
Tab	Instrumen Kebijakan Parkir	3
I 9	.....	3
Tab	Data Ruas Jalan Dan Satuan Ruang Parkir Pada Tempat	
I 10	Parkir Umum Wilayah Jakarta Selatan Tahun 2010	4
	.....	3
Tab	Jumlah Sampel Lokasi dan Satuan Ruang Parkir	4
I 11	.....	4
Tab	Lokasi Parkir Yang Djadikan Sampel Penelitian	4
I 12	.....	5
Tab	Jumlah Intensitas Parkir Pada Tempat Parkir Umum	6
I 13	.....	5
Tab	Perkiraan Penerimaan Retribusi Parkir Menggunakan Pergub	
I 14	111 Tahun 2010	6
	.....	5
Tab	Pengamatan Parkir Tepi Jalan di Sampel Lokasi	6
I 15	Sekolah/Kantor	7
Tab	Peamatan Parkir Tepi Jalan di Sampel Lokasi	6
I 16	Pasar/Bisnis	8
Tab	Pengamatan Parkir Tepi Jalan di Sampel Lokasi Rumah	6
I 17	Makan/Ruko...	8
Tab	Pengamtan Parkir Tepi Jalan Di Sampel Lokasi Taman	6
I 18	.....	9
Tab	Jumlah Jam Efektif Pemakaian Satuan Ruang Parkir	7
I 19	Berdasarkan Hasil Sampel	2
Tab	Pengamatan Parkir Lingkungan di Lokasi Blok M	7
I 20	.....	2
Tab	Pengamatan Parkir Lingkungan di Lokasi Mayestik	7
I 21	.....	4
Tab	Estimasi Potensi Penerimaan Retribusi Parkir On Street dan	
I 22	Off Street di Jakarta Selatan 2010	7
	.....	6
Tab	Perbandingan Potensi Retribusi Parkir Antara Hasil Penelitian	
I 23	dan Pergub 111 Tahun 2010 Di Jakarta Selatan	7
	.....	7
Tab	Perbandingan Hasil Penelitian, Pergub dan Target	7
I 24	2010.....	9
Tab	Efektifitas Retribusi Parkir Terhadap Target	8
I 25	.....	1
Tab	Efektifitas Retribusi Parkir Terhadap Potensi Hasil Penelitian	8
I 26	.....	2



BAB 1 PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Otonomi daerah berdasarkan UU No. 22 Tahun 1999 dapat diartikan sebagai hak, wewenang, dan kewajiban yang diberikan kepada daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri daerahnya sesuai dengan karakteristik yang dimilikinya. Kewenangan daerah tersebut mencakup seluruh bidang pemerintahan, kecuali kewenangan dalam bidang politik luar negeri, pertahanan keamanan, peradilan, moneter dan fiskal, agama, serta kewenangan bidang lain. Namun dampak dari otonomi mengakibatkan pendapatan daerah terjadi perubahan, baik di tingkat Propinsi maupun di Kabupaten/Kota dimana penyediaan sumber dana dalam penyelenggaraan pemerintahannya harus dikelola sendiri.

Kewenangan yang begitu luas tentunya akan membawa konsekuensi-konsekuensi tertentu bagi daerah untuk menjalankan kewenangannya itu. Salah satu konsekuensinya adalah bahwa daerah harus mampu membiayai semua kegiatan pemerintahan dan pembangunan yang menjadi kewenangannya. Sejalan dengan hal tersebut, Koswara (2000 : 5) menyatakan bahwa daerah otonom harus memiliki kewenangan dan kemampuan untuk menggali sumber-sumber keuangannya sendiri, mengelola dan menggunakan keuangan sendiri yang cukup memadai untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerahnya. Ketergantungan kepada bantuan pusat harus seminimal mungkin, sehingga PAD harus menjadi bagian sumber keuangan terbesar, yang didukung kebijakan perimbangan keuangan pusat dan daerah sebagai prasyarat mendasar dalam sistem pemerintahan negara.

Dengan demikian pelaksanaan otonomi daerah dan desentralisasi memaksa daerah untuk mandiri karena pembiayaan/pengeluaran rutin daerah harus ditopang oleh penerimaan daerahnya sendiri. Bagi daerah yang memiliki sumber daya yang memadai hal tersebut tidak menjadi beban, namun bagi daerah yang sumber dayanya kurang menunjang, pelaksanaan otonomi akan terasa berat.

Sesuai dengan Undang Undang No 22 tahun 1999 disebutkan bahwasanya Pendapatan Asli Daerah (PAD) terdiri dari :

- a. hasil pajak daerah
- b. hasil retribusi daerah

- c. hasil perusahaan milik daerah dan hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dan
- d. lain-lain pendapatan asli daerah yang sah

Pendapatan Asli Daerah Provinsi DKI Jakarta banyak ditopang dari sektor pajak dan lain-lain pendapatan asli daerah, baru kemudian retribusi dan hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan. Hal ini tergambar dalam Laporan Realisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) pada Tahun 2008 dan 2009 pada Tabel 1:

Tabel 1
Realisasi PAD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2008 dan 2009

Uraian	2009 (Rp)	% thd PAD	2008 (Rp)	% thd PAD
Pajak Daerah	8,560,134,926,182.00	80.75%	8,751,273,782,037.00	83.70%
Retribusi Daerah	416,896,030,531.45	3.93%	395,639,567,901.00	3.78%
Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah Yang Dipisahkan	181,130,584,183.00	1.71%	163,151,310,356.00	1.56%
Lain-lain Pendapatan Asli Daerah	1,442,896,417,886.85	13.61%	1,145,506,281,653.00	10.96%
Total	10,601,057,958,783.30		10,455,570,941,927.00	

Sumber : BPKD Provinsi DKI Jakarta www.jakarta.go.id

Dari Tabel 1 dapat dilihat bahwa kontribusi penerimaan retribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah pada tahun 2008 dan 2009 sekitar 3 - 4 % per tahun. Proporsi penerimaan retribusi terhadap total PAD tersebut merupakan indikasi potensi sebagai salah satu sumber pendapatan yang dapat menutupi pengeluaran daerah. Obyek dari retribusi daerah di Provinsi DKI Jakarta cukup banyak dan beragam, salah satunya retribusi yang terkait dengan transportasi yaitu retribusi parkir.

Berkaitan dengan transportasi, Jakarta yang merupakan ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia, memegang berbagai macam fungsi sekaligus, seperti sebagai pusat pemerintahan, pusat pelayanan berbagai jenis administrasi, pusat bisnis dan perdagangan dan aktivitas lainnya, sehingga menyebabkan mobilitas yang

tinggi. Kondisi ini diperlihatkan dengan penggunaan kendaraan pribadi yang semakin meningkat dari tahun ke tahun di Provinsi DKI Jakarta, penambahan jumlah kendaraan rata-rata sekitar 9 % per tahun.

Pertambahan jumlah kendaraan ini menjadi potensi bagi pendapatan Provinsi di DKI Jakarta. Jumlah kendaraan bermotor yang semakin bertambah setiap harinya membuat Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kewalahan untuk menyediakan lahan parkir. Sedikit demi sedikit muncul beberapa parkir liar yang memakai badan jalan atau bahkan menggunakan trotoar yang diperuntukan bagi pejalan kaki. Berikut ini adalah tabel pertumbuhan jumlah kendaraan di DKI Jakarta yang terus meningkat dari tahun 2005 hingga 2009 pada Tabel 2.

Tabel 2
Jumlah Pertumbuhan Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta
Tahun 2005 – 2009

Tahun	Sepeda Motor (unit)	Mobil (unit)		Jumlah (unit)	Laju Pertumbuhan (%)
		Pribadi	Umum		
2005	4.647.435	2.459.974	61.455	7.230.319	
2006	5.310.068	2.592.967	64.463	7.967.498	9,92 %
2007	5.974.173	2.688.860	64.932	8.727.965	9,82 %
2008	6.765.723	2.814.548	67.654	9.647.925	10,54 %
2009	7.358.218	3.070.166	71.654	10.500.038	8,83 %
Rata-rata Laju Pertumbuhan	11 %	6 %	4 %	9 %	

Sumber : Ditlantas Polda Metro Jaya

Dari Tabel 2 dapat digambarkan bahwa pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor roda dua rata-rata per tahun sebesar 11 % dengan penambahan paling banyak terjadi pada tahun 2008 yaitu sebesar 791.550 unit. Sementara itu, untuk kendaraan roda empat rata-rata pertumbuhan setiap tahunnya mencapai 5 % dimana penambahan kendaraan roda empat paling banyak terjadi tahun 2009 yaitu sebesar 259.618 unit. Dan secara keseluruhan rata-rata pertumbuhan jumlah kendaraan adalah sebesar 9 % per tahun.

Pendapatan asli daerah yang berkaitan dengan peningkatan jumlah kendaraan adalah retribusi perparkiran dan dianggap cukup berpotensi memberikan kontribusi dalam menunjang pemasukan keuangan daerah. Pemanfaatan retribusi parkir di daerah diharapkan mampu dimanfaatkan sebaik-baiknya sehingga dapat dipergunakan secara efisien untuk memperbaiki sarana dan prasarana kota, khususnya perbaikan fasilitas parkir, sehingga akan meningkatkan kualitas dari penyelenggaraan fasilitas parkir.

Pembinaan dan pengelolaan perparkiran merupakan kegiatan yang perlu dilaksanakan secara terpadu dan terkoordinasi di daerah. Hal ini dilakukan untuk menjamin terselenggaranya pembinaan yang berhasil mewujudkan penataan lingkungan perkotaan, kelancaran lalu lintas jalan, ketertiban administrasi pendapatan daerah, serta mampu mengurangi beban sosial melalui penyerapan tenaga kerja (SK Mendagri No. 34 Tahun 1980). Pemerintah daerah mempunyai tugas kewajiban dan tanggung jawab dalam membina pengelolaan perparkiran di wilayahnya, yang pada hakekatnya merupakan bagian dari kegiatan pelayanan umum. Sebagai imbalan penyelenggaraan pelayanan umum dimaksud, pemerintah daerah memiliki hak menerima dana dari masyarakat berupa retribusi/sewa dan pajak sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998:8).

Untuk lebih meningkatkan daya guna dan hasil guna dalam penggunaan pemanfaatan parkir baik itu tempat parkir umum ataupun tempat parkir khusus diperlukan adanya ketentuan-ketentuan bagi pemerintah dan pengelola dalam melaksanakan kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, pengelolaan dan pengendalian terhadap penggunaan tempat parkir tersebut sehingga dapat dijadikan sebagai salah satu sumber penerimaan daerah yang potensial guna mendukung jalannya pemerintah dan kelancaran pembangunan kota.

1.2. Perumusan Masalah

Pendapatan Asli Daerah merupakan faktor terpenting dalam pelaksanaan otonomi daerah, dalam menetapkan target penerimaan daerah. Untuk itu perlu dilakukan terlebih dahulu analisis tentang potensi daerah yang ada. Dengan analisis potensi yang dilaksanakan tiap tahun, diharapkan daerah dapat memanfaatkan potensi yang ada semaksimal mungkin demi kepentingan pembangunan di

daerahnya. Semakin besar kontribusi Pendapatan Asli Daerah (PAD) terhadap Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), maka daerah akan semakin mampu melaksanakan tugas-tugas pemerintahan dan pembangunan.

Pendapatan asli daerah dari sektor transportasi khususnya perparkiran dianggap cukup berpotensi dan dapat memberikan kontribusi yang cukup berarti dalam menunjang pemasukan keuangan daerah. Pemanfaatan dari pajak dan retribusi parkir di daerah diharapkan mampu dimanfaatkan sebaik-baiknya sehingga dapat dipergunakan secara efisien untuk memperbaiki sarana dan prasarana kota, khususnya perbaikan fasilitas parkir, sehingga akan meningkatkan kualitas dari penyelenggaraan fasilitas parkir.

Retribusi parkir Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang dikelola UPT Perparkiran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta sejak 2005 – 2010 pencapaiannya sangat fluktuatif atau mengalami gejolak turun-naik, sebagaimana tergambar dalam Tabel 3.

Tabel 3
Target dan Realisasi Retribusi Parkir
Tahun 2005 – 2010

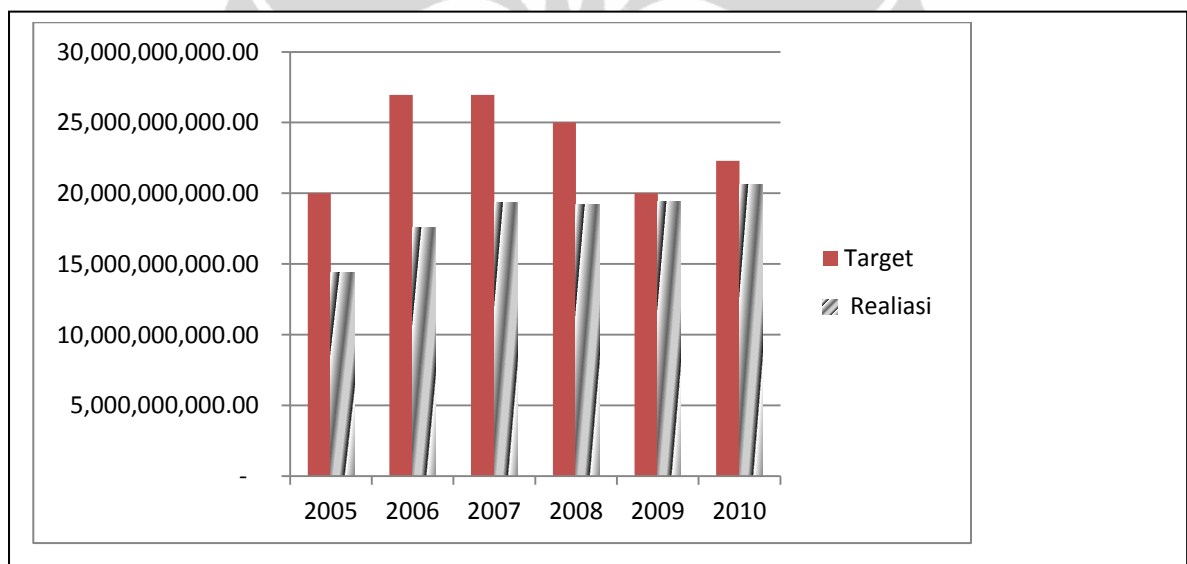
Tahun	Target	Realiasi	%
2005	20,000,000,000.00	14,414,763,350.00	72.07%
2006	26,950,000,000.00	17,586,134,207.00	65.25%
2007	26,950,000,000.00	19,387,980,255.00	71.94%
2008	25,000,000,000.00	19,197,634,233.00	76.79%
2009	20,000,000,000.00	19,436,638,027.00	97.18%
2010	22,501,457,856.00	20.602.429.345.00	91,56 %
	141,184,500,000.00	110,625,579,417.00	78,24 %

Sumber : UPT Perparkiran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Dari Tabel 3 dapat digambarkan bahwa realiasasi pada tahun 2006 mengalami kenaikan dibandingkan tahun 2005. Namun jika dibandingkan dengan

targetnya, hanya tercapai sebesar 65,25 % atau terjadi penurunan dibandingkan tahun sebelumnya sebesar 6,82 %, hal ini diduga belum baiknya sistem pengelolaan parkir di DKI Jakarta. Pada tahun 2007 besarnya target retribusi parkir disamakan dengan tahun sebelumnya mengingat target yang tidak tercapai di tahun 2006. Meski sudah diturunkan targetnya namun ternyata realisasi di tahun 2007 tetap tidak tercapai, oleh sebab itu pada tahun 2008 dan 2009 kemudian targetnya setiap tahun diturunkan terus secara berkala, namun tetap realisasinya tidak pernah tercapai. Tahun 2010 target kemudian dinaikan kembali namun realisasinya juga tidak tercapai. Untuk lebih jelasnya perbandingan target dan realisasi pendapatan retribusi parkir dapat dilihat pada Gambar 1.

Target dan Realisasi Retribusi Parkir
Tahun 2005 – 2010



Gambar 1

Secara nominal realisasi penerimaan retribusi sejak tahun 2005 s.d. 2010 kecenderungannya mengalami kenaikan, namun jika dibandingkan dengan target yang ditetapkan maka pencapaian target tersebut sangat fluktuatif. Padahal upaya peningkatan Pendapatan Daerah oleh setiap Pemerintah Daerah pada level manapun baik Propinsi dan Kabupaten/Kota haruslah dilakukan dengan berbagai kebijaksanaan sesuai dengan situasi dan kondisi daerah masing-masing (Soeroto Haryosaputro, 2001). Berikut ini adalah data kontribusi penerimaan retribusi parkir terhadap PAD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2008 – 2010 pada Tabel 4.

Tabel 4
 Kontribusi Penerimaan Retribusi Parkir terhadap PAD
 Provinsi DKI Jakarta Tahun 2008 – 2010

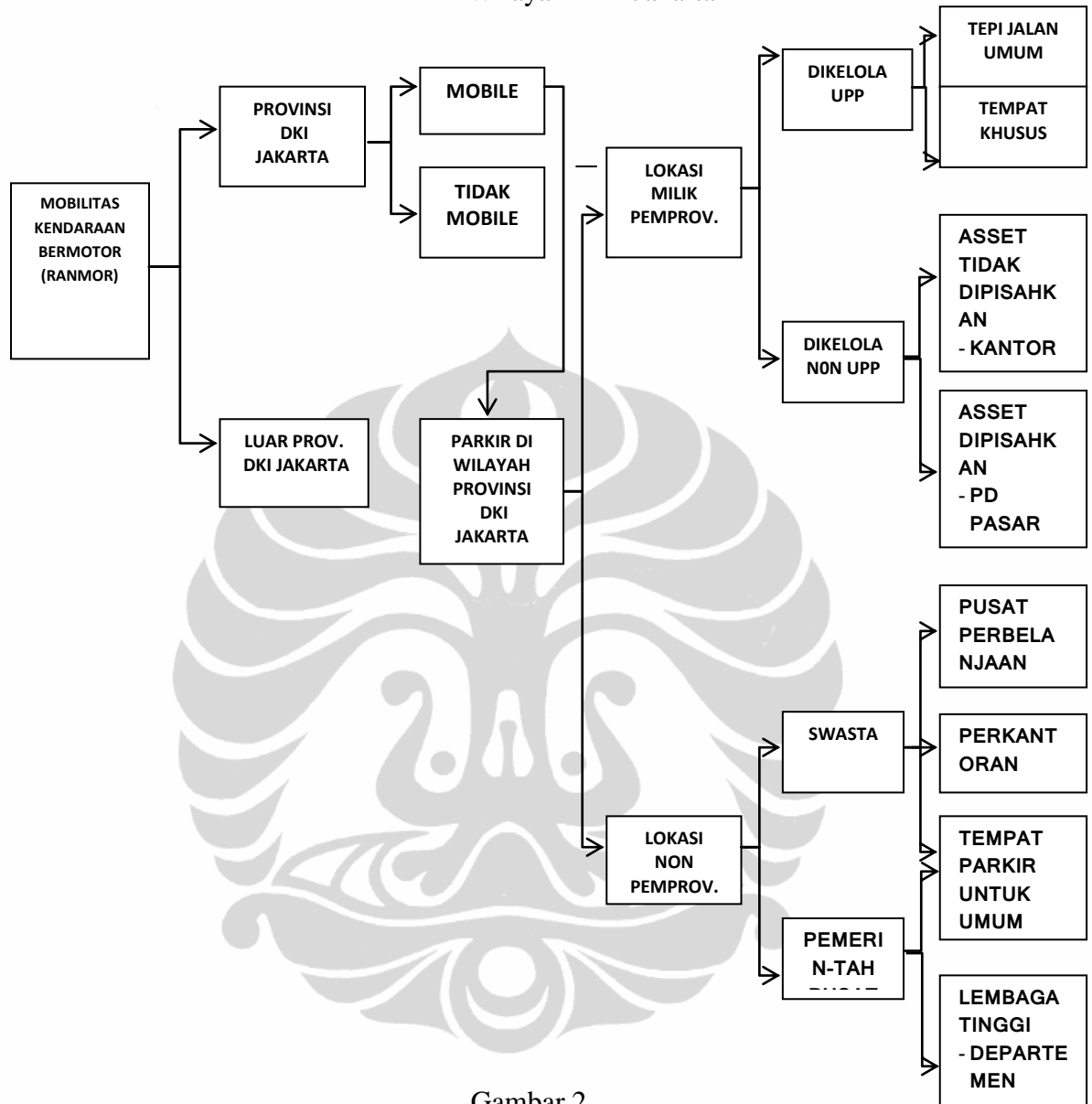
Tahun	PAD	Realisasi (juta rupiah)	Prosentase
2008	10.455.570.941.947,00	19.197.634.233,00	0,18%
2009	10.601.057.958.783,30	19.436.638.027,00	0,18%
2010	12.969.114.969.129,00	20.602.429.345,00	0,16%

Sumber : BPKD Provinsi DKI Jakarta

Dari Tabel 4 tergambar bahwa kontribusi penerimaan retribusi parkir terhadap PAD dari tahun 2008 ke 2010 tidak mengalami kenaikan meskipun nilainya terus meningkat. Hal ini dikarenakan penerimaan PAD di sektor lainnya juga mengalami kenaikan.

Kebutuhan parkir di wilayah DKI Jakarta tidak hanya bagi warga yang berdomisili di Jakarta saja namun juga bagi warga di luar wilayah Jakarta. Berdasarkan data Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya tahun 2010, jumlah kendaraan bermotor mencapai 11.362.396 unit, yang terdiri atas roda dua sebanyak 8.244.346 unit dan roda empat sebanyak 3.118.050 unit. Dari jumlah itu, 80 persen kendaraan roda dua di antaranya berasal dari luar Jakarta, sementara kendaraan roda empat 20 persennya berasal dari luar Jakarta. Sedangkan pelataran parkir di Jakarta tidak seluruhnya dimiliki oleh Pemda Provinsi DKI Jakarta, sebagian besar lainnya adalah bukan milik pemda, sebagaimana digambarkan pada Gambar 2.

Kondisi Eksisting Lokasi Parkir
Di Wilayah DKI Jakarta



Gambar 2

Sumber : UPT Perparkiran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Dari Gambar 2 dapat dijelaskan bahwa mobilitas kendaraan bermotor baik yang berasal dari dalam maupun luar Jakarta sebagian ada yang parkir di lokasi lahan pemda dan ada yang di lokasi bukan milik pemda. Dari sebagian yang parkir di lokasi pemda tidak semuanya parkir di lokasi yang dikelola oleh UPP (Unit Pengelola Parkir) sebagian lainnya parkir di lokasi yang tidak dikelola UPP seperti di kantor-kantor pemda atau di kantor BUMD lainnya seperti PD Sarana Jaya, PD Pasar Jaya, Taman Impian Jaya Ancol dan lainnya. Sedangkan kendaraan yang

parkir pada lokasi bukan milik pemda, parkir di lokasi milik swasta seperti pusat perbelanjaan, hotel, perkantoran dan apartemen, yang lainnya parkir pada lokasi milik pemerintah pusat seperti pada kantor departemen atau kantor BUMN.

Pengelolaan perparkiran merupakan salah satu sub sistem dalam pengendalian lalu lintas, dimana efisiensi pengelolaan parkir dapat menciptakan lalu lintas di kawasan tersebut menjadi lebih tertib dan lancar. Berdasarkan data Dirlantas Polda Metro Jaya Tahun 2010, angka pertumbuhan kendaraan bermotor di Jakarta mencapai 0,7% - 0,8% per bulan atau 11% per tahun. Dengan angka pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang cukup tinggi tersebut tentu saja perlu dibarengi dengan peningkatan lokasi area parkir. Hal inilah yang sering mengakibatkan timbulnya lokasi parkir liar, mengingat lokasi parkir yang tersedia saat ini terbatas jumlahnya.

Jika dibandingkan pengelolaan parkir yang ada di DKI Jakarta, UPT Perparkiran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, hanya mengelola sebesar 5,52 % dari keseluruhan sarana parkir yang tersedia di Jakarta. Sebagian lainnya dikelola oleh Pemerintah Pusat, Pemda, BUMD, Swasta dan lainnya. Untuk lebih jelasnya dapat dijelaskan pada Tabel 5.

Tabel 5
Persentase Pengelolaan Lahan Parkir
DI Provinsi DKI Jakarta

PENGELOLA	PERSEN	KETERANGAN
Pemda	0,86 %	Meliputi parkir off street dan on street pada kantor/unit pemda
UPT Perparkiran	5,52 %	Meliputi parkir off street dan on street yang dikelola oleh unit pengelola perparkiran
Non UPP	2,6%	Meliputi parkir off street dan on street yang tidak ada jukir UPP, tetapi ada yang mengatur (satpam, preman, swasta)
BUMD	8,26 %	Meliputi parkir pada asset pemda yang dipisahkan (PD Pasar Jaya, PT. Jaya Ancol, Lokawisata Ragunan, dll.)
Pemerintah Pusat	9,42 %	Meliputi parkir off street dan on street pada departemen dan lembaga tinggi Negara, BUMN (kawasan Istora Senayan, kawasan Kemayoran, Lanud Halim, Pelabuhan Tanjung Priok, dll.)

Lanjutan Tabel 5

Swasta	73,34 %	Meliputi parkir off street dan on street yang dikelola oleh pihak swasta seperti di pusat perbelanjaan, perkantoran atau gedung apartemen, dll.
--------	---------	---

Sumber : UPT Perparkiran DKI Jakarta

Dari sebesar 5,52 % sarana parkir yang dikelola oleh UPT Perparkiran Dinas Perhubungan DKI Jakarta, memiliki kapasitas sebesar 13.095 SRP (satuan ruang parkir), banyaknya kapasitas parkir pada masing-masing wilayah adalah sebagaimana tergambar dalam Tabel 6.

Tabel 6.

Rekapitulasi Data Satuan Ruang Parkir
Pada Tempat Parkir Umum
Sesuai Pergub NO. 111 Tahun 2010

NO	URAIAN	JUMLAH	
		Ruas Jalan (Unit)	SRP (Unit)
I.	Tepi Jalan Umum (<i>On Street</i>)		
1.	Jakarta Pusat	110	2.679
2.	Jakarta Utara	77	2.268
3.	Jakarta Barat	64	2.650
4.	Jakarta Selatan	73	1.332
5.	Jakarta Timur	59	1.243
	Jumlah	383	10.172
II.	Pelataran/Gedung (<i>Off Street</i>)		
1.	Jakarta Pusat		1.700
2.	Jakarta Utara	7	495
3.	Jakarta Barat	6	369
4.	Jakarta Selatan	14	559
5.	Jakarta Timur		
	Jumlah	27	2.923
	Jumlah <i>On Street</i> dan <i>Off Street</i>	410	13.095

Sumber : UPT Perparkiran DKI Jakarta

Dari Tabel 6 dapat dijelaskan bahwa berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 111/2010 tentang Penetapan Tempat Parkir Umum di wilayah Provinsi DKI Jakarta kapasitas parkir yang tersedia sebanyak 13.095 SRP. Dari jumlah tersebut sebanyak 10.192 SRP ($\pm 77,83$ %) merupakan parkir pinggir jalan, sedangkan sisanya sebanyak 2.072 SRP (± 16 %) merupakan parkir di luar badan

jalan. Sedangkan lahan parkir yang tersedia di Jakarta Selatan, untuk on street sebanyak 1.332 SRP atau $\pm 10,17\%$ dari keseluruhan kapasitas parkir yang ada di Jakarta. Untuk off street tersedia lahan parkir sebanyak 559 SRP atau $\pm 4,26\%$ nya. Sehingga jumlah keseluruhan kapasitas parkir yang tersedia adalah sebanyak 1.891 SRP atau $14,43\%$.

Sesuai dengan salah satu misi UPT Perparkiran yaitu mengoptimalkan pendapatan asli daerah yang bersumber dari retribusi parkir, maka penggalian potensi retribusi parkir harus dikelola sebaik mungkin. Adapun besarnya target dan retribusi parkir dari pengelolaan masing-masing wilayah dapat dilihat pada tabel 7.

Tabel 7
Realisasi Pendapatan Retribusi Tahun Anggaran 2010
Jakarta Selatan

NO.	URAIAN	RENCANA PENERIMAAN (Rp)	REALISASI	
			Rp	%
1.	Tepi Jalan (<i>On Street</i>)	1.525.393.752	1.354.439.000	89 %
2.	Pelataran/Gedung (<i>Off Street</i>)	4.920.000.000	4.968.297.750	101%
	Jumlah Penerimaan	6.445.393.752	6.322.736.750	98,1 %

Sumber : UPT Perparkiran Dinas Perhubungan DKI Jakarta,2010

Dari Tabel 7 dapat digambarkan bahwa realisasi pendapatan, Jakarta Selatan sebesar Rp 6.322.736.750 dari rencana penerimaan sebesar Rp 6.445.393.752 (98,1 %),

Dibandingkan dengan wilayah lain Jakarta Selatan mampu memberikan kontribusi terbesar dalam penerimaan retribusi parkir, maka pertanyaannya adalah apakah pencapaiannya targetnya sudah efektif dan berapa sebenarnya potensi parkir di wilayah Kota Administrasi Jakarta Selatan ?

Kondisi parkir pinggir jalan di DKI Jakarta saat ini juga masih memprihatinkan, antara lain tidak dilengkapi dengan sarana pendukung seperti rambu parkir, garis marka parkir, papan tarif retribusi, dan lain-lain. Di lokasi parkir *on street* tidak tersedia loket pembayaran. Retribusi dikutip oleh jukir secara

langsung oleh juru parkir (jukir) yang merupakan honorer lepas dan tidak digaji. Seringkali jukir tidak memberikan karcis parkir kepada para pengguna lokasi parkir dan mengenakan tarif diatas tarif resmi. Hasil kutipan tersebut kemudian diserahkan ke UPT Perparkiran. (<http://forum.detik.com/catatan-agus-pambagio-menyongsong-atau-menolak-parkir-berlangganan-t134179.html>)

1.3. Ruang Lingkup / Batasan Masalah

- a. Analisis potensi dan sampel yang dipilih hanya dibatasi di wilayah Jakarta Selatan yang memiliki karakteristik penerimaan retribusinya terbesar di Provinsi DKI Jakarta pada Tahun 2010.
- b. Analisis tingkat efektifitas praktek pemungutan retribusi parkir.

1.4. Tujuan Penelitian

- a. Menghitung besarnya potensi Retribusi Parkir khusus di wilayah Jakarta Selatan tahun 2010.
- b. Menganalisis kendala dan permasalahan dalam praktik pemungutan Retribusi Parkir di Jakarta Selatan.
- c. Menganalisis efektifitas Penerimaan Retribusi Parkir yang dilakukan UPT Perparkiran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta selama ini.

1.5. Manfaat Penelitian

Dalam peneltian ini penulis berharap agar dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

- a. Sebagai bahan pertimbangan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk meningkatkan penerimaan Retribusi Parkir guna mengoptimalkan pendapatan asli daerah.
- b. Sebagai bahan pertimbangan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk memudahkan mekanisme pemungutan Retribusi Parkir.
- c. Sebagai bahan pertimbangan pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengetahui upaya-upaya yang harus dilakukan untuk mengoptimalkan penerimaan Retribusi Parkir.

BAB 2

KERANGKA BERPIKIR ANALISIS

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Fungsi dan Peran Pemerintah

Lahirnya pemerintahan pada awalnya adalah untuk menjaga suatu system ketertiban di dalam masyarakat, sehingga masyarakatnya tersebut bisa menjalankan kehidupan secara wajar. Seiring dengan perkembangan masyarakat modern yang ditandai dengan meningkatnya kebutuhan, peran pemerintah kemudian berubah menjadi melayani masyarakat. Pemerintah modern, dengan kata lain pada hakekatnya adalah pelayanan kepada masyarakat. Pemerintah tidaklah diadakan untuk melayani diri sendiri, tetapi untuk melayani masyarakat, menciptakan kondisi yang memungkinkan setiap anggota mengembangkan kemampuan dan kreatifitasnya demi mencapai kemajuan bersama (Rasyid, 2000 :13).

Hal ini menjelaskan bahwa suatu pemeritahan hadir karena adanya suatu komitmen bersama yang terjadi antara pemerintah dengan rakyatnya sebagai pihak yang diperintah yang mana komitmen tersebut hanya dapat dipegang apabila rakyat dapat merasa bahwa pemerintah itu memang diperlukan untuk melindungi, memberdayakan dan mensejahterakan rakyat. Selanjutnya Rasyid (2000 :13) menyebutkan secara umum tugas-tugas pokok pemerintahan mencakup :

Pertama, menjamin keamanan Negara dari segala kemungkinan serangan dari luar, dan menjaga agar tidak terjadi pemberontakan dari dalam yang dapat menggulingkan pemerintahan yang sah melalui cara-cara kekerasan.

Kedua, memelihara ketertiban dengan mencegah terjadinya gontok-gontokan diantara warga masyarakat, menjamin agar perubahan apapun yang terjadi di dalam masyarakat dapat berlangsung secara damai.

Ketiga, menjamin diterapkannya perlakuan yang adil kepada setiap warga masyarakat tanpa membedakan status apapun yang melatarbelakangi keberadaan mereka.

Keempat, melakukan pekerjaan umum dan memberikan pelayanan dalam bidang-bidang yang tidak mungkin dikerjakan oleh lembaga non pemerintahan, atau yang akan lebih baik jika dikerjakan oleh pemerintah.

Kelima, melakukan upaya-upaya untuk meningkatkan kesejahteraan sosial: membantu orang miskin dan memelihara orang cacat, jompo dan anak

terlantar: menampung serta menyalurkan para gelandangan ke sektor kegiatan yang produktif, dan semacamnya.

Keenam, menerapkan kebijakan ekonomi yang menguntungkan masyarakat luas, seperti mengendalikan laju inflasi, mendorong penciptaan lapangan kerja baru, memajukan perdagangan domestik dan antar bangsa, serta kebijakan lain yang secara langsung menjamin peningkatan ketahanan ekonomi negara dan masyarakat.

Ketujuh, menerapkan kebijakan untuk memelihara sumber daya alam dan lingkungan hidup, seperti air, tanah dan hutan.

Selanjutnya Rasyid (2000:59) meringkas tugas-tugas pokok tersebut menjadi 3 fungsi yang hakiki yaitu : pelayanan (*service*), pemberdayaan (*empowerment*) dan pembangunan (*development*). Pelayanan akan membuahkan keadilan dalam masyarakat, pemberdayaan akan mendorong kemandirian masyarakat, dan pembangunan akan menciptakan kemakmuran dan masyarakat.

Sedangkan Ndraha (2001:85) meringkas fungsi pemerintah menjadi 2 macam fungsi, yaitu :

Pertama, pemerintah mempunyai fungsi primer atau fungsi pelayanan (*service*), sebagai *provider* jasa publik yang baik diprivatisasikan dan layanan civil termasuk layanan birokrasi.

Kedua, pemerintah mempunyai fungsi sekunder atau fungsi pemberdayaan (*empowerment*), sebagai penyelenggara pembangunan dan melakukan program pemberdayaan.

Kaufman (dalam Thoha, 1995 :101) menyebutkan bahwa tugas pemerintahan adalah untuk melayani dan mengatur masyarakat. Lebih lanjut Thoha menjelaskan bahwa tugas pelayanan lebih menekankan upaya mendahulukan kepentingan umum, mempermudah urusan publik dan memberikan kepuasan publik, sedangkan tugas mengatur lebih menekankan kekuasaan power yang melekat pada posisi jabatan birokrasi.

Menurut teori ekonomi publik, fungsi pemerintah terdiri dari 3 fungsi yaitu (Musgrave, 1984) :

1) Fungsi Alokasi

Fungsi alokasi sangat terkait erat dengan kewenangan utama bagi pemerintah daerah karena menyangkut alokasi sumber-sumber ekonomi kepada masyarakat. Alokasi kepada masyarakat tersebut terutama terhadap barang publik yang nilainya relatif sangat besar tetapi swasta tidak dapat menyediakan.

2) Fungsi Distribusi

Adalah peran pemerintah dalam perekonomian dalam mendistribusikan sumber-sumber ekonomi (pendapatan) kepada seluruh masyarakat. Jadi dalam hal ini pemerintah menjamin bahwa seluruh golongan masyarakat dapat mengakses sumber-sumber ekonomi (pendapatan) kepada seluruh masyarakat. Jadi dalam hal ini pemerintah menjamin bahwa seluruh golongan masyarakat dapat mengakses sumber ekonomi dan mendapatkan penghasilan yang layak. Fungsi distribusi ini memiliki keterkaitan erat dengan pemerataan kesejahteraan secara proporsional dalam rangka mendorong tercapainya pertumbuhan ekonomi yang optimal.

3) Fungsi Stabilisasi

Adalah peran pemerintah dalam menjamin dan menjaga stabilitasi perekonomian secara makro (*agregat*) misalnya mengendalikan laju inflasi, keseimbangan neraca pembayaran, pertumbuhan dan lain-lain. Oleh karena itu fungsi ini berkaitan erat dengan fungsi variabel ekonomi makro dengan berbagai instrumen kebijakan moneter dan kebijakan fiskal. Dengan demikian fungsi ini lebih banyak dimiliki pemerintah pusat dibanding pemerintah daerah.

Berkaitan dengan fungsi pelayanan yang disediakan oleh pemerintah, lebih lanjut Purbokusumo, dkk. (2006) menjelaskan bahwa pelayanan publik merupakan bentuk pelayanan terhadap warga Negara menuntut instansi penyedia layanan lebih bertanggung jawab terhadap pelanggannya tidak sekedar melayani. Pelayanan publik yang dilakukan birokrasi bukanlah melayani pelanggan (*customer*) tetapi melayani warga Negara. Penyedia pelayanan publik berdasarkan jenis pelayanan yang disediakan dapat dibedakan menjadi dua. Pertama, pelayanan publik yang penyelenggaraannya dapat dilakukan secara bersama-sama antara pemerintah dan swasta, akan tetapi kewajiban utama tetap ada di pemerintah. Contoh : pelayanan pendidikan, kesehatan, perhubungan, dll. Kedua, pelayanan publik yang dapat dikelola oleh pemerintah, pada umumnya jenis pelayanan ini lebih bersifat pengaturan. Contoh : berbagai bentuk pelayanan perijinan.

Sedangkan pelayanan umum berdasarkan Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 81 Tahun 1993 yang kemudian disempurnakan dengan Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 63 Tahun 2003 adalah sebagai berikut :

Segala bentuk pelayanan yang dilaksanakan oleh instansi Pemerintah di Pusat, di Daerah dan di lingkungan Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah dalam bentuk barang dan jasa, baik dalam rangka upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan peraturan perundang-undangan.

2.1.2. Barang Publik

Berdasarkan UU No. 34 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah menjelaskan bahwa pemerintah pada hakikatnya mengemban tiga fungsi utama yakni fungsi distribusi, fungsi stabilisasi dan fungsi alokasi. Fungsi distribusi dan fungsi stabilisasi umumnya lebih efektif dan tepat dilaksanakan oleh Pemerintah, sedangkan fungsi alokasi oleh Pemerintah Daerah yang lebih mengetahui kebutuhan, kondisi, dan situasi masyarakat setempat.

Fungsi alokasi yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah tersebut memiliki keterkaitan yang sangat erat dengan penyediaan dan pelayanan barang-barang publik yang peruntukannya secara komunal dan tidak dapat dimiliki secara perorangan.

Dalam perekonomian, pengelompokan macam-macam barang dibedakan menurut dua ciri, yakni (Mankiw, 2006) :

- Apakah barangnya bersifat dapat dikecualikan (*excludable*) ?
- Dapatkah masyarakat diminta untuk tidak memakai atau memanfaatkan barang ini ?
- Apakah barangnya bersifat persaingan (*rival*) ?
- Apakah jika seseorang memakai barang ini, maka peluang orang lain untuk memakainya berkurang ?

Berdasarkan ciri tersebut, maka barang dapat dikategorikan sebagai berikut :

1. Barang pribadi (*private goods*) adalah barang-barang yang *excludable* dan *rival*, misalnya buku di toko buku. Bersifat *excludable* karena kita bisa mencegah orang lain untuk memilikinya. Bersifat *rivalry* karena jika hanya ada 1 buku, dan seseorang telah membelinya, maka orang lain tidak bisa ikut mengkonsumsinya. Sebagian besar barang yang ada di pasar adalah barang pribadi.
2. Barang publik (*public good*) adalah barang-barang yang tidak *excludable* dan juga tidak *rival*. Artinya siapa saja tidak bisa dicegah untuk memanfaatkan barang ini, dan konsumsi seseorang atas barang ini tidak mengurangi peluang orang lain melakukan hal yang sama. Contoh barang publik adalah pertahanan nasional. Jika suatu Negara aman karena mampu melawan setiap serangan dari

Negara lain, maka siapa saja di Negara itu tidak bisa dicegah untuk turut menikmati rasa aman. Di samping itu, pada saat orang tersebut menikmati rasa aman, peluang bagi orang lain untuk turut menikmati keamanan sama sekali tidak berkurang.

3. Sumber daya milik bersama (*common resources*) adalah barang-barang yang tidak *excludable*, namun *rival*. Contohnya adalah ikan di laut. Tidak ada yang melarang ikan-ikan yang mereka tangkap. Namun pada saat seseorang melakukannya, maka jumlah ikan di laut berkurang, sehingga kesempatan orang lain melakukan hal yang sama jadi berkurang.
4. Ada pula barang yang *excludable*, namun tidak memiliki *rival*. Barang seperti itu hanya muncul dalam situasi monopoli alamiah. Jasa pemadam kebakaran suatu kota kecil contohnya. Sangatlah mudah mencegah seseorang menikmati jasa ini. Petugas pemadam kebakaran dapat membiarkan sebuah rumah terbakar begitu saja. Namun jasa perlindungan kebakaran ini tidaklah bersifat rival, karena kebakaran rumah tidak terjadi setiap saat, dan setiap rumah memperoleh perlindungan yang sama. Petugas pemadam kebakaran lebih sering menunggu daripada beraksi memadamkan kebakaran, sehingga melindungi satu rumah satu rumah tambahan tidak akan mengurangi kualitas perlindungan mereka pada rumah-rumah yang lain. Dengan kata lain, begitu pemerintah kota membuat anggaran untuk jasa pemadaman kebakaran, maka biaya untuk melindungi tambahan satu rumah sangatlah kecil.

Selanjutnya Mankiw (2006), sampai sejauh ini telah kita lihat bagaimana pemerintah menyediakan barang-barang publik karena pasar swasta tidak dapat menyediakannya dengan jumlah yang efisien. Namun, memahami bahwa pemerintah perlu turun tangan, barulah sebuah langkah pertama. Langkah selanjutnya yang tidak kalah penting adalah memahami kapan pemerintah dapat melakukan hal itu, karena pemerintah tidak setiap saat mampu menyediakan barang publik mengingat adanya kemampuan yang terbatas. Pemerintah harus membuat pertimbangan yang matang untuk menentukan barang publik apa yang harus disediakan dan dalam jumlah berapa.

Menurut Mangkoesoebroto (1993), penyediaan barang publik adalah seberapa banyak pemerintah harus menyediakan barang publik dan beberapa jumlah dana yang harus disediakan untuk penyediaan barang publik itu.

Dana yang dibutuhkan untuk penyediaan barang dan layanan umum tersebut relatif besar, sehingga diperlukan kontribusi dari masyarakat untuk mengatur penyediaannya, misalnya dengan menerapkan pajak dan retribusi sebagai bentuk dan kontribusi masyarakat yang hasil pengumpulannya digunakan untuk membiayai kegiatan tersebut.

2.1.3. Tarif / *User Charges*

Secara umum pemerintah tidak menjual jasanya kepada masyarakat, akan tetapi proses penyediaan barang dan jasa publik memerlukan biaya, dan untuk menjaga ketersediaannya alokasi dan tercapainya efisiensi yang baik, pemerintah memerlukan penerapan kebijakan harga atau tariff/user charges yang tepat. Harapannya adalah di pihak consumers bisa merasionalisasi demandnya dan di pihak produsen mendapat informasi tentang jumlah barang dan jasa yang harus diproduksi.

Tarif atau User Charges atau retribusi dengan kebijakan harga merupakan suatu system pembayaran atau system tagihan biaya dimana seseorang mengkonsumsi suatu barang dan jasa tertentu yang disediakan oleh pemerintah daerah.

Berkaitan dengan User Charges, Fisher (1996 :174) menyatakan bahwa :

“User charges is prices charges by governments for specific services or previledge and used tu pay for all part the cost of providing those services, which one function is to make consumers face the true cost of consumption decisions, and creating an incentive for efficient choice.”

User charges adalah harga yang dikenakan pemerintah untuk layanan tertentu atau khusus dan digunakan untuk membayar semua biaya penyediaan layanan tersebut, yang satu fungsinya adalah untuk membuat konsumen menghadapi kenyataan biaya atas keputusan mengkonsumsinya, dan menciptakan insentif untuk pilihan efisien.

Selain itu adapula yang mendefinisikan user charges sebagai beneficiary charges, dimana didefinisikan suatu bentuk pembayaran yang dilakukan oleh

konsumen dalam suatu proses pertukaran tidak langsung dengan jasa layanan yang diberikan oleh pemerintah.

Beneficiary charges are defined as payments made by consumers in “direct exchange for government services received” and include user charges and fees, license and permit fees, and special assessment. User charges are defined as payments that can be avoided by not using the service without regard to whether the service possesses public good characteristic. License and permit fees represent payments by consumers for government produced services (such as inspection and regulations). Special assessment are directly linked to benefits recived by property and its owners. (Zorn, 1991).

Termasuk dalam definisi ini adalah retribusi yang merupakan suatu bentuk pembayarang yang dapat dihindari jika mengkonsumsi layanan tanpa memperhatikan apakah layanan yang diberikan berkarakteristik barang publik, lisensi dan perizinan yang merupakan pembayaran konsumen kepada pemerintah atas jasa yang diberikannya (seperti pengawasan dan pengaturan), serta *special assessment* yang secara langsung terkait dengan manfaat yang diterima dan berdampak atas kepemilikan suatu property.

2.1.4. Retribusi Daerah

a. Pengertian Retribusi Daerah

Menurut UU 34 Tahun 2000, retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Defisini tersebut menunjukkan adanya imbal balik langsung antara pemberi dan penerima jasa. Hal ini berbeda dengan pajak, yaitu iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerah dan pembangunan daerah.

Retribusi juga dapat diartikan sebagai pungutan yang dilakukan oleh pemerintah sebagai akibat adanya kontra prestasi yang diberikan oleh Pemda/pembayaran tersebut didasarkan atas prestasi/pelayanan yang diberikan Pemda yang langsung dinikmati secara perseorangan oleh warga masyarakat dan pelaksanaannya didasarkan atas peraturan yang berlaku (Halim, 2007).

Menurut Munawir (1997), retribusi merupakan iuran kepada pemerintah yang dapat dipaksakan dan jasa balik secara langsung dapat ditunjuk. Paksaan di sini bersifat ekonomis karena siapa saja yang tidak merasakan jasa balik dari pemerintah dia tidak akan dikenakan iuran itu.

Lebih lanjut diuraikan pula definisi dan pengertian yang berkaitan dengan retribusi yaitu dikutip dari Sproule-Jones and White yang mengatakan bahwa retribusi adalah semua bayaran yang dilakukan bagi perorangan dalam menggunakan layanan yang mendatangkan keuntungan langsung dari layanan itu, lebih lanjut dikatakan bahwa distribusi lebih tepat dianggap pajak konsumsi dari pada biaya layanan; bahwa retribusi hanya menutupi biaya operasional saja. Pada bagian lain Mc Queen (1998 :2) menerangkan bahwa:

“Suatu tanggapan menekankan memperjelas kenyataan bahwa masyarakat memandang retribusi sebagai bagian dari program bukan sebagai pendapatan daerah dan bersedia membayar hanya bila tingkat layanan dirawat dan ditingkatkan.

Berdasarkan hal tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa bagian yang gampang dalam menyusun retribusi yaitu menghitung dan menetapkan tarif. Bagian tersulitnya adalah meyakinkan masyarakat (publik) tanpa diluar kesadaran mereka tarif tetap harus diberlakukan”.

Berdasarkan uraian tersebut di atas maka dapat dilihat sifat-sifat retribusi menurut Haritz adalah sebagai berikut:

1. pelaksanaan bersifat ekonomis;
2. ada imbalan langsung kepada pembayar;
3. iurannya memenuhi persyaratan, persyaratan formal dan material tetapi tetap ada alternatif untuk membayar;
4. retribusi merupakan pungutan yang umumnya budgetairnya tidak menonjol;
5. dalam hal-hal tertentu retribusi daerah digunakan untuk suatu tujuan tertentu, tetapi dalam banyak hal tidak lebih dari pengembalian biaya yang telah dibukukan oleh pemerintah daerah untuk memenuhi permintaan masyarakat

Sebagaimana telah diungkapkan sebelumnya diketahui bahwa beberapa atau sebagian besar pemerintah daerah belum mengoptimalkan penerimaan retribusi karena masih mendapat dana dari pemerintah pusat. Upaya untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah perlu dikaji pengelolaan untuk mengetahui berapa besar

potensi yang riil atau wajar, tingkat keefektifan dan efisiensi. Peningkatan retribusi yang memiliki potensi yang baik akan meningkatkan pula pendapatan asli daerah.

Devas, dkk (1989 : 46) mengungkapkan bahwa pemerintah daerah sangat tergantung dari pemerintah pusat. Dalam garis besarnya penerimaan daerah (termasuk pajak yang diserahkan) hanya menutup seperlima dari pengeluaran pemerintah daerah. Meskipun banyak pula negara lain dengan keadaan yang sama atau lebih buruk lagi. Memang pemerintah daerah tidak harus berdiri sendiri dari segi keuangan agar dapat memiliki tingkat otonom yang berarti, yang penting adalah “wewenang di tepi” artinya memiliki penerimaan daerah sendiri yang cukup sehingga dapat mengadakan perubahan di sana-sini. Pada tingkat jasa layanan yang disediakan, untuk itu mungkin sudah memadai jika 20% dari pengeluaran yang berasal dari sumber-sumber daerah. Hal tersebut diuraikan oleh Queen (1998 : 12-18) bahwa:

“Pertumbuhan lain dalam meningkatnya retribusi yaitu peran masyarakat (publik) dalam politik. Masyarakat tidak senang terhadap perubahan hanya akan toleransi terhadap pembayaran retribusi, bukan semata sebagai sumber utama pendapatan daerah tetapi hanya dana pendamping”.

Menurut Suparmoko, pengertian retribusi secara umum adalah suatu pembayaran dari rakyat kepada negara di mana dapat terlihat adanya hubungan antara balas jasa yang langsung diterima dengan adanya pembayaran retribusi tersebut. Kemudian Rochmat memberikan pengertian bahwa retribusi itu adalah pembayaran-pembayaran kepada negara yang dilakukan oleh mereka yang menggunakan jasa-jasa negara (Rochmat Soemitro dalam Kaho 1991 : 151). Selanjutnya menurut Syamsi, retribusi adalah iuran dari masyarakat tertentu (orang-orang tertentu) berdasarkan peraturan pemerintah yang prestasinya ditujukan secara langsung, tetapi pelaksanaannya dapat dipaksakan meskipun tidak mutlak (Syamsi : 1988:87). Dari beberapa pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa retribusi adalah pungutan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap orang yang menggunakan jasa yang disediakan oleh pemerintah dengan adanya kontra prestasi secara langsung yang diterima masyarakat pengguna jasa dimaksud.

b. Sifat Retribusi Daerah

Retribusi daerah merupakan salah satu sumber penerimaan daerah yang cukup besar dan memberikan sumbangan terhadap PAD. Retribusi daerah yang

merupakan pungutan yang dilakukan pemerintah daerah kepada masyarakat sebagai kontraprestasi atau jasa dan/atau barang yang disediakan oleh daerah, berdasarkan sifatnya dapat dikelompok menjadi dua yaitu :

1) Sifat pemungutannya

Dilihat dari sifat pemungutannya hanya berlaku untuk orang tertentu yaitu bagi yang menikmati jasa pemerintah yang dapat ditunjuk, yang merupakan timbal balik atas jasa atau barang yang telah disediakan oleh pemerintah setempat.

2) Sifat paksaannya

Pemungutan retribusi yang berdasarkan atas peraturan-peraturan yang berlaku umum, dan dalam pelaksanaannya dapat dipaksakan, yaitu barang siapa yang ingin mendapatkan suatu prestasi tertentu dari pemerintah, maka harus membayar retribusi. Jadi sifat paksaan pada retribusi daerah bersifat ekonomis sehingga pada hakikatnya diserahkan pada pihak yang bersangkutan untuk membayar atau tidak membayar.

Dari dua sifat tersebut ternyata juga dimiliki oleh pajak, dalam pelaksanaannya terdapat perbedaan antara pajak dan retribusi, untuk lebih jelasnya dapat digambarkan pada Tabel 8.

Tabel 8
Perbedaan Pajak dan Retribusi

Faktor yang membedakan	Pajak	Retribusi
Keputusan	Keputusan atau undang-undang dari pemerintah pusat	Keputusan dari pemerintah daerah.
Ketetapan	Pajak diatur dengan undang-undang	Retribusi ditetapkan dengan peraturan daerah
Pihak pemungut	Pemerintah Pusat	Pemerintah Daerah
Sifat pemungut	Wajib yang dapat dipaksakan	Tidak wajib
Imbalan/jasa	Tidak mendapat imbalan/jasa secara langsung	Mendapat imbalan jasa secara langsung
Sumber pendapatan	Pajak merupakan sumber pendapatan pemerintah pusat	Retribusi merupakan sumber pendapatan pemerintah daerah.

Sumber : <http://www.crayonpedia.org/mw/BSE:Pajak>: (BAB_16)

c. Fungsi Retribusi Daerah

Seperti halnya dengan pajak, retribusi daerah juga mempunyai fungsi sebagai berikut :

- 1) Fungsi sebagai sumber keuangan Negara, maksudnya adalah bahwa retribusi digunakan sebagai alat untuk mengumpulkan uang rakyat ke kas Negara untuk membiaya pengeluaran- pengeluaran pemerintah, baik pengeluaran yang bersifat rutin maupun untuk pembangunan.
- 2) Fungsi mengatur maksudnya adalah bahwa retribusi digunakan sebagai alat untuk mengatur/melaksanakan kebijakan Negara dalam lapangan sosial dan ekonomi.

d. Sarana Pelaporan Retribusi Daerah

Sarana pelaporan retribusi daerah berupa surat ketetapan yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah seperti yang termaktub dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2006 tentang Retribusi Daerah, meliputi :

- 1) Surat Ketetapan Retribusi Daerah yang selanjutnya disingkat SKRD adalah surat keputusan yang menentukan besarnya retribusi yang terutang
- 2) Surat Ketetapan Retribusi Daerah Tambahan yang selanjutnya disingkat SKRD Tambahan adalah surat keputusan yang menentukan tambahan atas jumlah retribusi yang ditetapkan.
- 3) Surat Ketetapan Retribusi Daerah Jabatan yang selanjutnya disingkat SKRD Jabatan adalah surat ketetapan retribusi daerah yang ditetapkan karena jabatan sebagai akibat tidak menyampaikan permohonan.
- 4) Surat Ketetapan Retribusi Daerah Lebih Bayar yang selanjutnya disingkat SKRDLB adalah surat keputusan yang menentukan jumlah kelebihan pembayaran retribusi karena jumlah kredit retribusi lebih besar daripada retribusi yang terutang atau tidak seharusnya terutang.
- 5) Surat Tagihan Retribusi Daerah yang selanjutnya disingkat STRD adalah surat untuk melakukan tagihan retribusi dan/atau sanksi administrasi berupa bunga dan/atau denda.

e. Tata Cara Pemungutan Retribusi Daerah

Pemungutan retribusi tidak diborongkan dan dipungut dengan menggunakan Surat Ketetapan Retribusi Daerah atau dokumen lain yang dipersamakan . Menurut Kesit, wajib

retribusi tertentu tidak membayar tepat pada waktunya atau kurang membayar, dikenakan sanksi administrasi berupa bunga sebesar 2% (dua persen) setiap bulan dari retribusi yang terutang yang tidak atau kurang dibayar dan ditagih dengan menggunakan Surat Tagihan Retribusi Daerah (Prakosa, Kesit Bambang, 2005).

f. Golongan dan Jenis Retribusi

Berdasarkan UU No. 34 Tahun 2000, retribusi digolongkan menjadi Retribusi Jasa Umum Retribusi Jasa Usaha, dan Retribusi Perizinan Tertentu.

1) Retribusi Jasa Umum

Retribusi Jasa Umum adalah retribusi atas jasa yang disediakan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan, terdiri dari :

- a) Retribusi Pelayanan Kesehatan;
- b) Retribusi Pelayanan Persampahan/Kebersihan;
- c) Retribusi Penggantian Biaya Cetak Kartu Tanda Penduduk dan Akte Catatan Sipil;
- d) Retribusi Pelayanan Pemakaman dan Pengabuan Mayat;
- e) Retribusi Pelayanan parkir di Tepi Jalan Umum;
- f) Retribusi Pelayanan Pasar;
- g) Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor;
- h) Retribusi Pemeriksaan Alat Pemadam Kebakaran;
- i) Retribusi Penggantian Biaya Cetak Peta;
- j) Retribusi Pengujian Kapal Perikanan.

2) Retribusi Jasa Usaha

Retribusi jasa usaha adalah retribusi atas jasa yang disediakan oleh pemerintah Daerah dengan menganut prinsip komersial karena pada dasarnya dapat pula disediakan oleh sektor swasta, terdiri dari :

- a) Retribusi Pemaianan Kekayaan Daerah;
- b) Retribusi Pasar Grosir dan/atau Pertokoan;

- c) Retribusi Tempat Pelelangan;
 - d) Retribusi Terminal;
 - e) Retribusi Tempat Khusus Parkir;
 - f) Retribusi Tempat Penginapan/Pesanggrahan/Villa;
 - g) Retribusi Penyedotan Kakus;
 - h) Retribusi Rumah Potong Hewan;
 - i) Retribusi Pelayanan Pelabuhan Kapal;
 - j) Retribusi Tempat Rekreasi dan Olah Raga;
 - k) Retribusi Penyebarangan di Atas Air;
 - l) Retribusi Pengolahan Limbah Cair;
 - m) Retribusi Penjualan Produksi Usaha Daerah.
- 3) Retribusi Perizinan Tertentu
- Retribusi perizinan tertentu adalah retribusi atas kegiatan tertentu Pemerintah Daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksudkan untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan atas kegiatan pemanfaatan ruang, penggunaan sumber daya alam, barang, prasarana atau fasilitas tertentu guna melindungi kepentingan umum dan menjaga kelestarian lingkungan, terdiri dari :
- a) Retribusi Izin Mendirikan Bangunan;
 - b) Retribusi Izin Tempat Penjualan Minuman Beralkohol;
 - c) Retribusi Izin Gangguan;
 - d) Retribusi Izin Trayek.

2.1.5. Retribusi Parkir

a. Pengenaan Retribusi Pada Pengguna Jasa Parkir

Pasal 11 ayat 2 Undang-undang No. 14 Tahun 1992 menyebutkan bahwa fasilitas parkir untuk umum dapat diselenggarakan oleh Pemerintah, badan hukum Indonesia, atau warga Negara Indonesia. Mengingat keterbatasan biaya pembangunan dan untuk meningkatkan peran serta masyarakat dalam penyediaan fasilitas parkir untuk umum maka usaha ini terbuka bagi warga Negara Indonesia atau badan hukum Indonesia.

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 1993 pasal 7 ayat 2 dijelaskan bahwa izin penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum diberikan oleh

Bupati/Walikota/Kepala Daerah Tingkat II, oleh Gubernur/Kepala Daerah Tingkat I Propinsi Riau untuk wilayah Kota Administratif Batam dan oleh Gubernur/Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Penyelenggaraan fasilitas parkir umum meliputi pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaan. Penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum, dapat memungut biaya terhadap penggunaan fasilitas parkir yang diusahakannya. (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

Retribusi parkir hanya dapat dilakukan di pinggir jalan dan pada tempat khusus parkir yang dimiliki atau dikelola oleh pemerintah daerah sedangkan bagi pelataran/gedung parkir yang dimiliki atau dikelola oleh swasta retribusi parkir tidak dapat dipungut oleh Pemerintah Daerah.

Dalam rangka pembinaan penyelenggaraan parkir sebagaimana tersebut diatas, diperlukan penetapan aturan-aturan umum yang bersifat seragam dan berlaku secara nasional serta dengan mengingat ketentuan-ketentuan lalu lintas yang berlaku secara internasional.

Seperti halnya pajak daerah, retribusi daerah juga merupakan salah satu bentuk partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan otonomi daerah. Hasil dari pungutan pajak daerah dan retribusi daerah dikelola untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah. Permasalahan yang sering dihadapi dalam pengelolaannya adalah kaitan dengan penggalan sumber-sumber pendapatannya yang belum optimal sehingga belum memberikan kontribusi yang signifikan terhadap penerimaan daerah secara keseluruhan.

b. Jenis Pelayanan dan Kewajiban

Menurut Perda DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2006, Pelayanan Perparkiran terdiri dari :

- 1) Pemakaian tempat parkir tepi jalan umum;
- 2) Pemakaian tempat parkir di lingkungan parkir;
- 3) Pemakaian tempat parkir di pelataran parkir;
- 4) Pemakaian tempat parkir di gedung parkir;
- 5) Perizinan pengoperasian fasilitas parkir untuk umum di luar badan jalan.

Atas pelayanan angka 1) dan angka 2) tersebut dipungut Retribusi Jasa Umum dengan nama Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum. Atas pelayanan angka 3) dan

angka 4) dipungut Retribusi Jasa Usaha dengan nama Retribusi Tempat Khusus Parkir. Atas pelayanan angka 5) dipungut retribusi Perizinan Tertentu dengan nama Retribusi Pelayanan Izin Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Untuk Umum Di Luar Badan Jalan.

Setiap orang pribadi yang memerlukan pelayanan Perparkiran harus memenuhi persyaratan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan memenuhi kewajiban sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah ini. Untuk mendapatkan pelayanan Perparkiran sebagaimana dimaksud orang pribadi harus mengajukan permohonan kepada Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.

Menurut Perda DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 1999 tentang Perparkiran, yang dimaksud Tempat Parkir adalah tempat untuk memarkir kendaraan. Sedangkan Lingkungan parkir adalah kumpulan jalan-jalan di daerah tertentu yang dibatasi dan dilindungi oleh jalan-jalan penghubung yang didalamnya terdapat sebagian besar bangunan umum/perdagangan yang dipergunakan sebagai tempat parkir.

a. Subjek Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum

Subjek retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum adalah orang pribadi atau Badan yang menggunakan dan/atau menikmati pelayanan pemakaian tempat parkir tepi jalan umum dan di lingkungan parkir.

b. Bentuk dan Jenis Parkir

Bentuk parkir terdiri dari :

- 1) Parkir tepi jalan dan lingkungan parkir;
- 2) Parkir di luar badan jalan yang terdiri dari;
 - a) Parkir di gedung parkir;
 - b) Parkir di pelataran parkir.

Jenis gedung parkir dan pelataran parkir terdiri dari :

- 1) Gedung parkir murni;
- 2) Gedung parkir mendukung
- 3) Pelataran parkir

c. Cara Parkir

Cara parkir pada tepi jalan dan lingkungan parkir diatur sebagai berikut :

- 1) Parkir tepi jalan dengan lalu lintas kemacetan rendah dan sedang adalah berbentuk serong dan atau parallel
- 2) Parkir tepi jalan dengan lalu lintas kemacetan tinggi, adalah berbentuk parallel atau lajur dengan pembatasan waktu tertentu

Pada setiap tempat parkir tepi jalan dibuat rambu dan marka parkir serta dapat dilengkapi dengan mesin parkir. Tepi jalan yang tidak dapat dan dapat dipergunakan untuk tempat parkir serta tata cara parkir ditetapkan oleh Gubernur Kepala Daerah dan dievaluasi selambat-lambatnya 1 kali dalam 1 tahun.

Parkir tepi jalan ditiadakan oleh Pemerintah Daerah pada tempat yang termasuk dalam jangkauan kapasitas gedung parkir murni terhitung sejak pengoperasian.

d. Penggolongan Tempat Parkir

Penggolongan tempat parkir tepi jalan terdiri dari 2 (dua) golongan yaitu :

- 1) Golongan A, yaitu pada jalan dengan tingkat kemacetan lalu lintas tinggi.
- 2) Golongan B, yaitu pada jalan dengan tingkat kemacetan lalu lintas rendah dan sedang.

e. Marka dan Sarana Parkir

1) Marka Parkir

- a) Pada setiap tempat parkir dibuat marka parkir
- b) Marka parkir pada tempat parkir tepi jalan dan lingkungan parkir dibuat sorang atau paralel;
- c) Marka parkir pada gedung parkir dan pelataran parkir di buat serong atau tegak lurus.

2) Sarana parkir

Sarana Parkir pada tepi jalan terdiri dari :

- a) Rambu lalu lintas orang menunjukkan tempat parkir dan atau dengan tambahan rambu yang menerangkan batasan waktu dan batasan lainnya;
- b) Rambu yang menerangkan golongan tempat parkir dan tarif retribusi parkir;

- c) Mesin parkir sesuai kebutuhan;
- d) Tanda retribusi parkir.

f. Biaya Parkir

Besarnya tarif perparkiran dan retribusi adalah :

1) Tempat parkir di tepi jalan umum :

Golongan Jalan	Jenis Kendaraan	Tarif
Jalan Golongan A	a) Sedan, jeep, minibus, pickup dan sejenisnya	Rp 1.000,00 untuk jam pertama. Rp 1.000,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.
	b) Bus, truck dan sejenisnya	Rp. 2.000,00 untuk jam pertama. Rp. 2000,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.
	c) Sepeda motor	Rp 500,00 untuk satu kali parkir.
Jalan Golongan B	a) Sedan, jeep, minibus, pickup dan sejenisnya	Rp 1.000,00 untuk satu kali parkir
	b) Bus, truck dan sejenisnya	Rp 2.000,00 untuk satu kali parkir
	c) Sepeda motor	Rp 500,00 untuk satu kali parkir

2) Tempat parkir di lingkungan parkir :

Jenis Kendaraan	Tarif
1. Sedan, jeep, minibus, pickup dan sejenisnya	Rp 2.000,00 untuk jam pertama. Rp 1.000,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.
2. Bus, truck dan sejenisnya	Rp. 2.000,00 untuk jam pertama. Rp. 2000,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.
3. Sepeda motor	Rp 500,00 untuk satu jam pertama Rp 500,00 untuk satu jam berikutnya kurang dari satu jam dihitung satu jam.

g. Prinsip Penetapan, Struktur dan Besarnya Tarif

- 1) Prinsip dan sasaran penetapan tarif retribusi parkir di tepi jalan umum adalah dengan memperhatikan biaya penyediaan marka/rambu parkir, biaya pengawasan/pengendalian, biaya operasional/pemeliharaan dan kemampuan masyarakat serta keadilan.
- 2) Prinsip dan sasaran penetapan tarif retribusi tempat khusus parkir adalah dengan memperhatikan biaya investasi, biaya perawatan/pemeliharaan, biaya penyusutan, biaya asuransi, angsuran bunga pinjaman, biaya rutin/periodik yang berkaitan langsung dengan penyediaan jasa, biaya administrasi umum yang mendukung penyediaan jasa untuk memperoleh keuntungan yang layak sebagaimana keuntungan yang pantas diterima oleh pengusaha swasta sejenis, seta beroperasi secara efisien dengan orientasi pada harga pasar.
- 3) Prinsip dan sasaran penetapan tarif retribusi perizinan pengoperasian fasilitas parkir untuk umum di luar badan jalan sebagaimana dimaksud dengan memperhatikan biaya administrasi izin biaya penelitian, biaya pembinaan, biaya pengawasan dan pengendalian.

2.1.6. Dasar Hukum Retribusi Parkir

Pemungutan retribusi daerah yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam penyelenggaraan berdasarkan perundang-undangan yang berlaku. Undang-undang yang mengatur tentang pajak dan retribusi daerah adalah Undang-Undang Nomor 34 tahun 2000. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah berisi penentuan tarif dan tata cara pemungutan pajak dan retribusi daerah ditetapkan dengan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam melakukan pungutan terhadap Retribusi Parkir menggunakan dasar hukum sebagai berikut :

- 1) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, sebagaimana telah diubah, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008;
- 2) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintah dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II;
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan;
- 5) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas Angkutan Jalan;
- 6) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum;
- 7) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 1994 tentang Tata Cara Parkir Kendaraan Bermotor di Jalan;
- 8) Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 73 Tahun 1999 tentang Pedoman Penyelenggaraan Perparkiran di Daerah;
- 9) Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 1999 tentang Perparkiran;
- 10) Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1999 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
- 11) Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan di Propinsi DKI Jakarta.

12) Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2006 tentang Retribusi Daerah.

Retribusi Parkir seperti yang termaktub dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2006 tentang Retribusi Daerah, meliputi :

- 1) Retribusi daerah, yang selanjutnya disebut retribusi, adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau Badan.
- 2) Wajib Retribusi adalah orang pribadi atau Badan menurut peraturan perundang-undangan retribusi diwajibkan untuk melakukan pembayaran retribusi termasuk pemungutan atau pemotongan retribusi tertentu.
- 3) Pemungutan adalah suatu rangkaian kegiatan mulai dari penghimpunan data objek dan subjek retribusi , penentuan besarnya retribusi yang terutang sampai kegiatan penagihan retribusi kepada Wajib retribusi serta pengawasan penyeterannya
- 4) Pemeriksaan adalah serangkaian kegiatan untuk mencari, mengumpulkan dan mengolah data dan/atau keterangan lainnya dalam rangka pengawasan kepatuhan pemenuhan kewajiban retribusi berdasarkan peraturan perundang-undangan retribusi daerah.
- 5) Penyidikan tindak pidana di bidang retribusi adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang selanjutnya disebut Penyidik untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan itu membuat terang tindak pidana retribusi daerah yang terjadi serta menemukan tersangkanya.

Bertambahnya jumlah penduduk, membaiknya kondisi perekonomian berdampak pada peningkatan kepemilikan kendaraan sehingga menambah permintaan akan tersedianya lalu lintas jalan dan fasilitas parkir untuk umum. Bila permintaan terhadap parkir terus meningkat dan masyarakat tidak bisa menyediakan lahan parkir secara mandiri, sementara melakukan parkir di tepi jalan mengakibatkan gangguan terhadap kelancaran lalu lintas ataupun untuk membatasi arus lalu lintas menuju kawasan tertentu maka pemerintah perlu campur tangan untuk mengendalikannya.

Pengelolaan perparkiran merupakan salah satu bentuk pelayanan publik, dimana instansi pengelolanya memiliki fungsi yang cukup strategis karena melaksanakan 3 fungsi sekaligus yaitu sebagai bagian pendukung system

transportasi, sebagai pelayanan publik dan sumber pendapatan bagi Pendapatan Asli Daerah (PAD). Melalui pengelolaan perparkiran yang tepat diharapkan mampu mengurangi masalah kemacetan lalu lintas dan mendorong para pengguna kendaraan bermotor pribadi menggunakan jasa angkutan umum.

Ada berbagai instrumen kebijaksanaan yang tersedia bagi pemerintah yang dapat digunakan untuk mempengaruhi penyelenggaraan parkir, atau memecahkan masalah parkir, dalam rangka mencapai tujuan-tujuan yang diinginkan, dapat dijelaskan pada Tabel 9.

Tabel 9
Instrumen Kebijakan Parkir

Kebijaksanaan	Dipinggir jalan (<i>on street</i>)	Diluar jalan (<i>off street</i>)
Kebijaksanaan tarif parkir	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan tarif 2. Penggunaan meter parkir 3. Izin penggunaan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pajak terhadap penyedia-an ruang parkir 2. Struktur tarif untuk mempengaruhi minat pemarkir lama untuk parkir
Kebijaksanaan pembatasan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melarang parkir 2. Melarang parkir dengan pengecualian kepada penghuni 3. Relokasi tempat parkir 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Membekukan pem-banguna tempat parkir baru 2. Mengendalikan parkir di masa mendatang 3. Mengendalikan parkir di masa mendatang 4. Variasi waktu buka ruang parkir 5. Relokasi tempat parkir

Sumber : Pedoman Parkir, Dirjen Hubdat, 1998

2.1.7. Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan Daerah sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah adalah hak Pemerintah Daerah yang diakui sebagai penambah nilai kekayaan bersih dalam periode tahun bersangkutan. Sedangkan Pendapatan Asli Daerah, selanjutnya disebut PAD adalah pendapatan yang diperoleh Daerah

yang dipungut berdasarkan Peraturan Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

PAD bertujuan memberikan kewenangan kepada Pemerintah Daerah untuk mendanai pelaksanaan otonomi daerah sesuai dengan potensi daerah sebagai perwujudan desentralisasi. Sumber PAD terdiri dari :

- a. Pajak Daerah ;
- b. Retribusi Daerah ;
- c. Hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan; dan
- d. Lain-lain PAD yang sah

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pemerintah daerah diberikan kewenangan secara luas dan nyata didalam penyelenggaraan pemerintahan dan pelaksanaan pembangunan daerah secara otonom, tidak terus-menerus selalu menggantungkan dana (anggaran) dari Pemerintah Pusat melalui pembagian Dana Perimbangan.

Penerapan otonomi telah membuat pemerintah daerah dapat menciptakan sumber-sumber pendapatan asli daerah yang baru sesuai dengan potensi yang dimilikinya. Dalam upaya meningkatkan pendapatan asli daerah ini tidak boleh kontra produktif bagi perkembangan investasi dan tidak mendukung gairah pengusaha untuk melakukan ekspansi usahanya atau penanaman modal di daerah.

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah 2007 – 2012 telah disebutkan berbagai langkah-langkah yang disiapkan Pemerintah DKI Jakarta untuk mengoptimalkan peningkatan PAD yang bertujuan untuk meningkatkan kepatuhan dan memperkuat basis pajak/retribusi yang ada, antara lain :

- 1) Penyempurnaan landasan hukum bagi pengenaan pajak dan retribusi
- 2) Sosialisasi dan pemberian penyuluhan yang memadai kepada masyarakat mengenai ketentuan pajak dan retribusi daerah
- 3) Peningkatan pengawasan terhadap pelaksanaan pemungutan pendapatan daerah
- 4) Peningkatan kualitas aparat pajak/retribusi daerah

Dalam upaya meningkatkan PAD, dilarang :

- h. Menetapkan peraturan daerah tentang pendapatan yang menyebabkan ekonomi biaya tinggi; dan

- i. Menetapkan peraturan daerah tentang pendapatan yang menghambat mobilitas penduduk, lalu lintas barang dan jasa antar daerah dan kegiatan ekspor/impor.

Menurut Guritno Mangkusobroto (1993) menyatakan bahwa pada umumnya penerimaan pemerintah diperlukan untuk membiayai pengeluaran pemerintah. Pada umumnya penerimaan pemerintah dapat dibedakan antara penerimaan pajak dan bukan pajak. Penerimaan bukan pajak, misalnya adalah penerimaan pemerintah yang berasal dari pinjaman pemerintah yang berasal dari dalam negeri maupun pinjaman pemerintah yang berasal dari luar negeri.

Menurut Halim (2007) permasalahan yang dihadapi daerah pada umumnya berkaitan dengan penggalan sumber-sumber pajak dan retribusi daerah yang merupakan salah satu komponen dari PAD masih belum memberikan kontribusi signifikan terhadap penerimaan daerah secara keseluruhan. Kemampuan perencanaan dan pengawasan keuangan yang lemah. Hal tersebut dapat mengakibatkan kebocoran-kebocoran yang sangat berarti bagi daerah. Peranan Pendapatan Asli Daerah dalam membiayai kebutuhan pengeluaran daerah sangat kecil dan bervariasi antar daerah, yaitu kurang dari 10 % hingga 50 %. Sebagian besar wilayah Provinsi dapat membiayai kebutuhan pengeluaran kurang dari 10 %. Distribusi pajak antar daerah sangat timpang karena basis pajak antar daerah sangat bervariasi. Peranan pajak dan retribusi daerah dalam pembiayaan yang sangat rendah dan bervariasi terjadi hal ini terjadi karena adanya perbedaan yang sangat besar dalam jumlah penduduk, keadaan geografis (berdampak pada biaya relatif mahal) dan kemampuan masyarakat, sehingga dapat mengakibatkan biaya penyediaan pelayanan kepada masyarakat sangat bervariasi.

Dalam era otonomi daerah sekarang ini, daerah diberikan kewenangan yang lebih besar untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. Tujuannya antara lain adalah untuk lebih mendekatkan pelayanan pemerintah kepada masyarakat, memudahkan masyarakat untuk memantau dan mengontrol penggunaan dana yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), selain untuk menciptakan persaingan yang sehat antar daerah dan mendorong timbulnya inovasi. Sejalan dengan kewenangan tersebut Pemerintah Daerah diharapkan lebih mampu menggali sumber-sumber keuangan khususnya untuk memenuhi kebutuhan pembiayaan pemerintahan dan pembangunan di daerahnya melalui Pendapatan Asli

Daerah (PAD). Tuntutan peningkatan PAD semakin besar seiring dengan semakin banyaknya personil, peralatan, pembiayaan dan dokumentasi (P3D) ke daerah dalam jumlah besar. Sementara sejauh ini dana perimbangan yang merupakan transfer keuangan oleh pusat kepada daerah dalam rangka mendukung pelaksanaan otonomi daerah, meskipun jumlahnya relatif memadai yakni sekurang-kurangnya sebesar 25 persen dari Penerimaan Dalam Negeri dalam APBN, namun daerah harus lebih kreatif dalam meningkatkan PADnya untuk meningkatkan akuntabilitas dan keleluasaan dalam pembelanjaan APBDnya. Sumber-sumber penerimaan daerah yang potensial harus digali secara maksimal, namun tentu saja di dalam koridor peraturan perundang-undangan yang berlaku, termasuk diantaranya adalah pajak daerah dan retribusi daerah yang memang telah sejak lama menjadi unsure PAD yang utama. (Sidik, 2002)

Menurut Kaho (1995) salah satu kriteria penting untuk mengetahui secara nyata kemampuan daerah dalam mengatur dan mengurus rumah tangganya adalah *self supporting* dalam bidang keuangan. Faktor keuangan merupakan faktor esensial dalam mengukur tingkat kemampuan daerah dalam melaksanakan otonomi daerahnya. Untuk dapat memiliki keuangan yang memadai dengan sendirinya daerah membutuhkan sumber keuangan yang cukup pula. Dalam hal ini daerah dapat memperolehnya melalui beberapa cara, yaitu :

- a. Daerah dapat mengumpulkan dana pajak daerah yang telah disetujui pemerintah.
- b. Pemerintah Kabupaten/Kota dapat melakukan pinjaman dari pihak ketiga, pasar uang barang maupun pemerintah.
- c. Ikut ambil bagian dalam pendapatan pajak sentral yang dipungut oleh daerah, misalnya sekian persen dari pajak tersebut.
- d. Pemerintah Kabupaten/Kota dapat meminta bantuan atau subsidi dari pemerintah Pusat.

Menurut Sidik (2002), banyaknya permasalahan yang terjadi berkaitan dengan penggalan dan peningkatan PAD, terutama hal ini disebabkan oleh :

- a. Relatif rendahnya basis pajak dan retribusi daerah
Berdasarkan UU No. 34 Tahun 2000 daerah Kabupaten/Kota dimungkinkan untuk menetapkan jenis pajak dan retribusi baru. Namun melihat kriteria

pengadaan pajak baru sangat ketat, khususnya kriteria pajak daerah tidak boleh tumpang tindih dengan Pajak Pusat dan Pajak Propinsi, diperkirakan daerah memiliki basis pungutan yang relative rendah dan terbatas, serta sifatnya bervariasi antar daerah. Rendahnya basis pajak ini bagi sementara daerah berarti memperkecil kemampuan manuver keuangan daerah dalam menghadapi krisis ekonomi.

b. Perannya yang tergolong kecil dalam total penerimaan daerah

Sebagian besar penerimaan daerah masih berasal dari bantuan Pusat. Dari segi upaya pemungutan pajak, banyaknya bantuan dan subsidi ini mengurangi “usaha” daerah dalam pemungutan PAD-nya dan lebih mengandalkan kemampuan “negosiasi” daerah terhadap Pusat untuk memperoleh tambahan bantuan.

c. Kemampuan administrasi pemungutan di daerah yang masih rendah

Hal ini mengakibatkan bahwa pemungutan pajak cenderung dibebani oleh biaya pungut yang besar. PAD masih tergolong memiliki tingkat *buoyancy* yang rendah. Salah satu sebabnya adalah diterapkan system “target” dalam pungutan daerah. Sebagai akibatnya, beberapa daerah lebih condong memenuhi target tersebut walaupun dari sisi pertumbuhan ekonomi sebenarnya pemasukan pajak dan retribusi daerah dapat melampaui target yang ditetapkan.

d. Kemampuan perencanaan dan pengawasan keuangan yang lemah

Hal ini mengakibatkan kebocoran-kebocoran yang sangat berarti bagi daerah.

Pendapatan Asli Daerah (PAD) DKI Jakarta harus diupayakan menjadi sumber pembiayaan utama bagi belanja daerah di DKI Jakarta. Fleksibilitas anggaran di dalam mendorong kinerja perekonomian daerah dapat ditopang melalui mobilisasi PAD secara memadai. Di samping itu, jika sebagian besar belanja daerah mampu dibiayai PAD, maka kemandirian fiskal daerah Provinsi DKI Jakarta akan semakin besar, sehingga mengikis ketergantungan terhadap pembiayaan yang berasal dari pemerintah pusat, pemerintah daerah lain, ataupun pihak asing. Pada akhirnya, struktur PAD yang kokoh diharapkan mampu memelihara kesinambungan anggaran daerah Provinsi DKI Jakarta.

Dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan tersebut diatas, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terus berupaya menggali potensi penerimaan daerah dengan tujuan untuk meningkatkan kemampuan fiskal Pemerintah Daerah. Untuk itu, telah dilakukan langkah-langkah antara lain : (1) mengoptimalkan peningkatan penerimaan daerah yang berasal dari sumber-sumber PAD dan Dana Perimbangan, (2) meningkatkan peran serta masyarakat dan sektor swasta, baik dalam pembiayaan maupun pelaksanaan pembangunan, dan (3) meningkatkan sumber penerimaan melalui intensifikasi dan ekstensifikasi Pajak dan Retribusi Daerah serta peningkatan kontribusi Laba BUMD, serta (4) meningkatkan efisiensi pengelolaan APBD baik dari sisi pendapatan maupun pembiayaan. ([www.bappedajakarta.go.id/Bab III Kebijakan Umum Pengelolaan Keuc daerah/](http://www.bappedajakarta.go.id/Bab_III_Kebijakan_Umum_Pengelolaan_Keuc_daerah/)).

2.1.8. Potensi Pendapatan

a. Pengertian Potensi

Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia (KUBI) diterbitkan oleh Balai Pustaka yang dimaksud dengan potensi adalah kemampuan yang mempunyai kemungkinan untuk dikembangkan; kekuatan; kesanggupan; daya.

b. Potensi Pendapatan Retribusi Parkir

Taksiran pendapatan retribusi parkir yang diperoleh per hari dapat dihitung dengan mengalikan volume parkir yang terjadi dengan tarif yang berlaku. Sedangkan untuk lokasi yang mengenakan tarif progresif, perhitungan taksiran pendapatan retribusi parkir per hari dilakukan dengan cara mengalikan tarif parkir yang berlaku tiap jamnya dengan jumlah kendaraan parkir dengan durasi tertentu.

Masing-masing rumus taksiran pendapatan dikalikan dengan factor penggunaan yang telah ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat sebesar 0,8 atau 0,9.

2.1.9. Pengertian Efektifitas (daya guna)

Efektifitas mengukur bagian dari hasil retribusi yang digunakan untuk menutup biaya memungut retribusi bersangkutan (Devas, 1989). Efektivitas atau daya guna mengukur perbandingan antara realisasi penerimaan retribusi parkir dengan targetnya. Sedangkan menurut Jone dan Pendlebury, adalah suatu ukuran

keberhasilan atau kegagalan dari organisasi dalam mencapai suatu tujuan (Abdul Halim, 2004).

Efektivitas bertujuan untuk menentukan tingkat pencapaian hasil atau manfaat yang diinginkan, kesesuaian hasil dengan tujuan yang ditetapkan sebelumnya dan menentukan apakah entitas yang diaudit telah mempertimbangkan alternative lain yang memberikan hasil yang sama dengan biaya yang paling rendah. Secara rinci menurut Abdul Halim dan Theresia Damayanti (2007) tujuan pelaksanaan audit efektifitas adalah dalam rangka :

- 1) Menilai tujuan program, baik yang baru maupun yang sudah berjalan, apakah sudah memadai dan tepat
- 2) Menentukan tingkat pencapaian hasil suatu program yang diinginkan
- 3) Menilai efektivitas program dan unsur--unsur program secara terpisah
- 4) Mengidentifikasi faktor yang menghambat pelaksanaan program yang mungkin dapat memberikan hasil yang lebih baik dengan biaya yang rendah.
- 5) Menentukan apakah program saling melengkapi, tumpang tindih atau bertentangan dengan program lain
- 6) Mengidentifikasi cara untuk dapat melaksanakan program tersebut dengan lebih baik.
- 7) Menilai ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk program tersebut
- 8) Menilai apakah system pengendalian manajemen sudah cukup memadai untuk mengukur, melaporkan dan memantau efektivitas program
- 9) Menentukan apakah manajemen telah melaporkan ukuran yang sah dan dapat dipertanggungjawabkan mengenai efektivitas program.

Efektivitas adalah ukuran berhasil tidaknya suatu organisasi mencapai tujuannya. Apabila suatu organisasi berhasil mencapai tujuan, maka organisasi tersebut dikatakan telah berjalan dengan efektif. Hal terpenting yang perlu dicatat adalah efektivitas tidak menyatakan tentang berapa besar biaya yang telah dikeluarkan untuk mencapai tujuan tersebut. Efektivitas hanya melihat apakah suatu program atau kegiatan telah mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Pengukuran Efektivitas (Halim, 2001)

$$\text{Efektivitas} = \frac{\text{Realisasi Retribusi}}{\text{Target Retribusi}} \times 100 \%$$

Kriteria penilaian terhadap efektivitas pemungutan pajak/retribusi mengacu pada Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 690.900-327 Tahun 1994 tentang kriteria penilaian dan kinerja keuangan. Penetapan tingkat efektivitas pemungutan pajak/retribusi selengkapnya adalah sebagai berikut :

1. Hasil perbandingan atau persentase pencapaian diatas 100 % berarti sangat efektif.
2. Hasil perbandingan atau persentase pencapaian diatas 90 % sampai dengan 100 % berarti efektif.
3. Hasil perbandingan atau persentase pencapaian diatas 80 % sampai dengan 90 % berarti cukup efektif.
4. Hasil perbandingan atau persentase pencapaian diatas 60 % sampai dengan 80 % berarti kurang efektif.
5. Hasil perbandingan atau persentase pencapaian dibawah 60 % berarti tidak efektif.

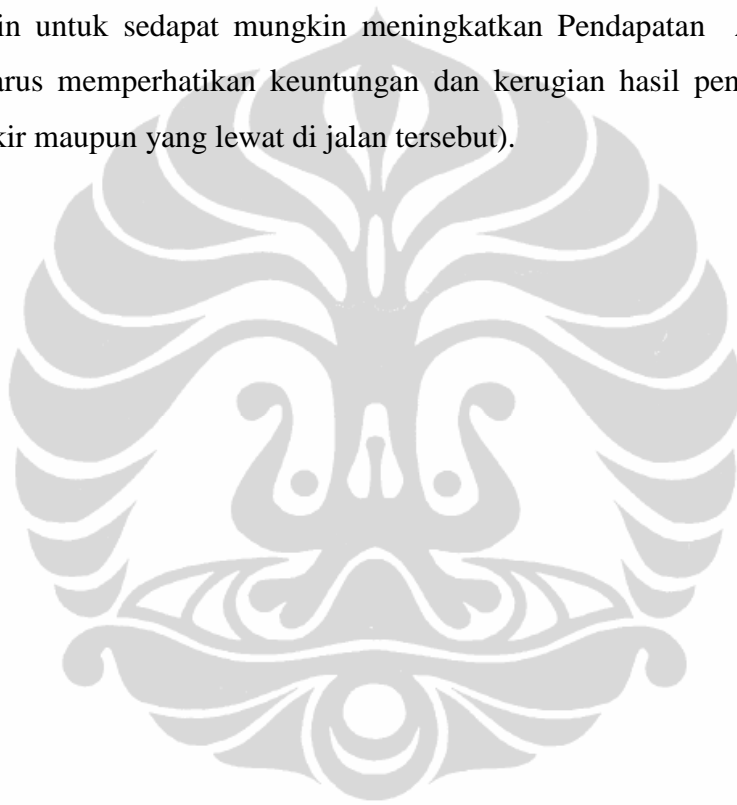
2.2. Penelitian Yang Relevan

Dari penelitian yang dilakukan oleh Dedyanto. Penelitian yang dilakukan pada tahun 2003 ini berjudul “Analisis Efektivitas Pendapatan Retribusi Parkir Propinsi DKI Jakarta”. Menyimpulkan bahwa terdapat perbedaan dengan realisasi sebenarnya. Realisasi penerimaan yang disetorkan kurang dari sepertiga hasil perhitungan data penelitan, dengan demikian dapat diartikan bahwa selama ini ada kebocoran yang cukup besar dan penerimaan parkir yang tidak diterima BP Perparkiran.

Penelitian lain yang dilakukan Sudiyono pada tahun 2003 yaitu tesis yang berjudul “Kajian Pendapatan Daerah Propinsi DKI Jakarta Melalui Retribusi Parkir (Menuju Pelaksanaan Pajak Parkir)” menyimpulkan antara lain bahwa melalui retribusi parkir sangat berpotensi untuk di kembangkan di masa mendatang. Secara umum, melalui perhitungan kasar (raough counting) berdasarkan data yang ada,

potensi penerimaan retribusi parkir secara keseluruhan dapat mencapai sekitar 90,21 milyar rupiah per tahun. Nilai potensi penerimaan tersebut di masa-masa yang akan datang dengan pengelolaan yang lebih baik dapat lebih ditingkatkan lagi.

Hasil penelitian yang dilakukan Ir. Titi Liliani Soedirdjo, M.Sc. (1999) dari Laboratorium Rekayasa Lalu Lintas melalui Pengaruh kegiatan perparkiran di badan jalan (on street parking) terhadap kinerja ruas jalan : Studi kasus di DKI Jakarta) menyimpulkan bahwa Penggunaan badan jalan sebagai lahan parkir merupakan salah satu sumber pendapatan daerah utama sehingga kebijakan perparkiran harus diarahkan selain untuk sedapat mungkin meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) juga harus memperhatikan keuntungan dan kerugian hasil pengguna jalan (baik yang parkir maupun yang lewat di jalan tersebut).



BAB 3 METODE PENELITIAN

3.1. Rancangan dan Lokasi Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif yaitu yang bertujuan untuk menggambarkan atau mendeskripsikan secara tepat sesuatu yang tengah terjadi dan berlangsung pada penelitian untuk memeriksa sebab-sebab dari suatu gejala tertentu. Berkaitan dengan tipe penelitian yang digunakan pendeskripsiaan atau penggambaran efektifitas retribusi parkir yang diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2006 ini menggunakan teori efektifitas menurut Halim.

Sedangkan yang menjadi lokasi penelitian adalah seluruh lokasi parkir di wilayah Jakarta Selatan yang digolongkan berdasarkan lingkungan tempat lokasi parkir tersebut berada, seperti ; lingkungan sekolah atau kantor, lingkungan pasar atau bisnis, lingkungan rumah makan atau rumah toko, dan lingkungan taman.

3.2. Jenis dan Sumber Data

a. Data Primer

Data primer digunakan untuk mendapatkandata yang dibutuhkan untuk menghitung potensi penerimaan retribusi parkir dan nendapatkan fenomena-fenomena yang terjadi di lapangan. Data diambil melalui survey ke lokasi-lokasi parkir yang sebelumnya sudah ditentukan berdasarkan data lokasi parkir pada tempat umum (sesuai Pergub Nomor 111 Tahun 2010). Selain itu dilakukan wawancara kepada orang yang dianggap sebagai kompeten di bidangnya, untuk mendapatkan jawaban atas penetapan target retribusi tahun 2010, antara lain ; manager operasional, bendahara keuangan, manager personalia dan juru parkir.

b. Data Sekunder

Data sekunder yang diperoleh dari berbagai laporan, dan referensi-referensi lain yang relevan dengan permasalahan penelitian.

Adapun data yang dibutuhkan dalam pelaksanaan penelitian mencakup :

- a. Perkembangan Rencana dan Realisasi Penerimaan Retribusi Parkir di Propinsi DKI Jakarta 2010

- b. Perkembangan penyelenggaraan Perparkiran di Provinsi DKI Jakarta dari awal penyelenggaraan hingga saat ini (2010)
- c. Data Lokasi Parkir di Provinsi DKI Jakarta tahun 2010
- d. Data Fasilitas Parkir di Provinsi DKI Jakarta tahun 2010
- e. Data Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi DKI Jakarta tahun 2010

3.3. Populasi dan sampel

Yang menjadi populasi pada penelitian ini adalah seluruh lokasi parkir yang tersedia di wilayah Kota Administrasi Jakarta Selatan sesuai dengan Peraturan Gubernur Nomor 111 Tahun 2010. Untuk wilayah Jakarta Selatan lokasi parkir yang tersedia berada di 87 ruas jalan sebanyak 1.891 SRP, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 10.

Tabel 10
Data Ruas Jalan Dan Satuan Ruarng Parkir
Pada Tempat Parkir Umum
Wilayah Jakarta Selatan Tahun 2010

NO	URAIAN	JUMLAH	
		RUAS JALAN	SRP
I.	TEPI JALAN UMUM		
	Kawasan Pengendalian Parkir/ Golongan A	73	1.332
	Golongan B	-	-
II	LINGKUNGAN PARKIR	14	559
	Jumlah	87	1.891

Dari Tabel 10 dapat digambarkan bahwa untuk parkir tepi jalan umum terbagi 2 golongan yaitu golongan A dan golongan B. Untuk lokasi parkir di wilayah Jakarta Selatan tidak terdapat parkir tepi jalan golongan B. Golongan A adalah jalan dengan tingkat kemacetan lalu lintas tinggi sedangkan golongan B adalah jalan dengan tingkat kemacetan rendah dan sedang.

Pemilihan sampel, dilakukan dengan menggunakan tehnik Cluster berdasarkan pengelompokan lokasi parkir menurut karakteristik lingkungan setempat, seperti kawasan kantor atau sekolah, kawasan pasar atau bisnis, kawasan

rumah makan atau rumah toko, dan kawasan taman. Untuk pemilihan sub lokasi dilakukan secara *accidental sampling* (secara kebetulan), yaitu siapa saja yang ada atau kebetulan ditemui dan bersedia memberikan informasi yang dibutuhkan.

Tahapan :

1. Melakukan pengelompokkan lokasi parkir berdasarkan lingkungan parkir, yaitu :
 - a. sekolah/kantor;
 - b. pasar/bisnis;
 - c. rumah makan/rumah toko;
 - d. taman.
2. Menentukan lokasi parkir yang akan dipilih sebagai sampel di masing-masing lingkungan/kelompok. Pemilihan dilakukan dengan menggunakan purposive
3. Menentukan sampel SRP sebagai unit pengamatan terkecil, sampel SRP dipilih dari populasi sampling dengan menggunakan tehnik *accidental* dengan mempertimbangkan keberadaan dan kesediaan juru parkir yang ada di lokasi parkir pada saat dilakukan pengumpulan data.

Tabel 11
Jumlah Sampel Lokasi Dan Satuan Ruang Parkir

NO	PENGOLONGAN	LOKASI (Unit)		SRP (Unit)	
		POPULASI	SAMPEL	POPULASI	SAMPEL
	Tepi Jalan (On Street)				
1	Sekolah/Kantor	26	3	464	25
2	Pasar/Bisnis	25	5	464	56
3	Rumah Makan/Ruko	17	4	298	32
4	Taman	5	1	106	20
	Jumlah Tepi Jalan	73	13	1.332	133
	Lingkungan Parkir (Off Street)				
1	Blok M	8	2	273	28
2	Mayestik	6	2	286	28
	Jumlah Lingkungan Parkir	14	4	559	56
	Jumlah Total	87	17	1.891	189

Dari Tabel 11 dapat digambarkan bahwa jumlah populasinya sebesar 1.891 SRP, sedangkan yang dijadikan sampel sebanyak 189 SRP (10%), terdiri dari parkir tepi jalan sebanyak 133 SRP dan lingkungan parkir sebanyak 56 SRP.

Tabel 12
Lokasi Parkir Yang Dijadikan Sampel Penelitian

a. Tepi Jalan

PENGKOLONGAN				Σ SRP
Sekolah/Kantor	a. Kawawan Pengendalian	A1	Mahakam (sisi timur)	8
	b. Bukan Kawasan Pengendalian	B1	Kerinci V	7
		B2	Bulungan	10
Pasar/ Bisnis	a. Kawawan Pengendalian	A2	Fatmawati (Pasar Blok A)	17
		A3	Melawai Raya (depan BNI)	10
	b. Bukan Kawasan Pengendalian	B3	Adityawarman	7
		B4	Panglima Polim	10
		B5	Tebet Timur Dalam	12
Rumah Makan/Ruko	a. Kawawan Pengendalian	A4	Gandaria I	14
		A5	Panglima Polim (Gudeg Lesehan)	3
	b. Bukan Kawasan Pengendalian	B6	Gandaria Tengah	10
		B7	Tebet Timur Dalam IV	5
TAMAN	b. Bukan Kawasan Pengendalian	B8	Birah	20
JUMLAH				133

b. Lingkungan Parkir/Sistem Gate

C. LINGKUNGAN PARKIR	C1	Melawai V	14
	C2	Melawai IX	14
	C3	Tebah I	14
	C4	Tebah II	14
JUMLAH			56

Karakteristik Lokasi :

a. Sekolah/Kantor

Untuk lokasi penelitian yang dijadikan lokasi sampel adalah sekolah menengah atas, yang pada umumnya para siswanya menggunakan kendaraan umum menuju lokasi sekolah dan hanya sebagian kecil saja yang diantar/dijemput ke tempat-sekolah. Lokasi sampel perkantoran berada pada bukan kawasan

pengendalian lalu lintas, sehingga secara umum tingkat kepadatan lalu lintasnya rendah., namun lokasi parkir tersedia hanya untuk para tamu dan mobil operasional kantor, karena lokasi parkir yang terbatas dan berada di tepi jalan raya.

b. Pasar/Bisnis

Lokasi sampel penelitian berada di kawasan yang diberlakukan pembatasan lokasi parkir dengan system buka-tutup, yaitu pada saat jam-jam sibuk lebih diprioritaskan sebagai lalu lintas kendaraan, yaitu pada pukul 06.00 – 09.00 WIB dan pukul 16.00 s.d. 19.00 WIB dilakukan pembatasan parkir, dimana pada jam-jam terjadi kepadatan lalu lintas yang sangat tinggi karena bertepatan dengan jam keberangkatan dan kepulangan para pekerja kantor.

c. Rumah Makan/Ruko

Tingkat mobilitas keluar-masuk lokasi parkir cukup tinggi, namun kebutuhan waktu parkir tidak lama antara 15 – 90 menit. Mencapai tingkat kepadatan tinggi pada saat jam istirahat makan siang.

d. Taman

Ramai dikunjungi karena sering dijadikan sebagai tempat rekreasi di pusat kota dan dijadikan sebagai pusat aktivitas olah raga pada pagi dan sore hari.

e. Lingkungan Parkir

Wilayah Jakarta Selatan memiliki 2 lokasi lingkungan parkir yaitu di Blok M dan Pasar Mayestik, dimana pengendaliannya lokasi parkir sudah menggunakan system gate/gardu pintu masuk-keluar.

f. Kawasan Pengendalian

Adalah suatu kawasan parkir yang terdapat pembatas jalan atau pembatas fisik seperti kali, rel kereta api, dan atau lainnya yang dalam kawasan tersebut diberlakukan ketentuan pengendalian parkir sebagai pembatasan lalu lintas.

3.4. Teknik Pengumpulan data

a. Data Primer

- 1) Melakukan pengamatan langsung di lapangan
- 2) Wawancara langsung tatap muka dengan
 - a) Kasubag TU
 - b) Kasubag Keuangan

- c) Kasi Sarana dan Prasarana
- d) Manajer Akunting
- e) Manajer Perencanaan

b. Data Sekuder

Adapun data yang dibutuhkan dalam pelaksanaan penelitian mencakup :

- 1) Perkembangan Rencana dan Realisasi Penerimaan Retribusi Parkir di Propinsi DKI Jakarta 2010
- 2) Perkembangan penyelenggaraan Perparkiran di Provinsi DKI Jakarta dari awal penyelenggaraan hingga saat ini (2010)
- 3) Perkembangan Lokasi Parkir di Provinsi DKI Jakarta tahun 2010
- 4) Perkembangan Fasilitas Parkir di Provinsi DKI Jakarta tahun 2010
- 5) Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi DKI Jakarta tahun 2010

3.5. Metode Perhitungan Retribusi Parkir

a. Menentukan besarnya Potensi

Perkiraan pendapatan retribusi parkir yang diperoleh per hari dapat dihitung dengan mengalikan volume parkir yang terjadi dengan tarif yang berlaku. Sedangkan untuk lokasi yang mengenakan tarif progresif, perhitungan taksiran pendapatan retribusi parkir per hari dilakukan dengan cara mengalikan tarif parkir yang berlaku tiap jamnya dengan jumlah kendaraan parkir dengan durasi tertentu. Masing-masing rumus taksiran pendapatan dikalikan dengan faktor penggunaan yang telah ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat sebesar 0,8 atau 0,9.

Asumsi penetapan penetapan faktor penggunaan, antara lain :

- a. Untuk kawasan kantor/sekolah sebesar 0,8 karena hanya terisi pada hari kerja, sedangkan untuk kawasan pertokoan 0,9 terisi sepanjang tahun.
- b. Dalam sehari satuan ruang parkir tidak sepenuhnya terisi secara efektif, ada jeda waktu antara kendaraan sebelumnya dan sesudahnya.
- c. Parkir tepi jalan juga dipengaruhi oleh cuaca, pada musim hujan tingkat penggunaannya menjadi berkurang.

Tarif parkir pada jalan yang tingkat kemacetan lalu lintasnya tinggi (Golongan A), sehingga tarif parkirnya dipengaruhi oleh waktu, maka rumus sebagai berikut :

$$PP_{thn} = \sum SRP \times JKe \times FP \times Tp \times 365 \quad \text{atau (1)}$$

Dimana :

PP _{thn}	= Pendapatan parkir selama setahun
JKe	= Jumlah jam efektif kendaraan yang masuk ke lokasi parkir per SRP dalam satu hari / SRP
FP	= Faktor penggunaan. 0,8 untuk perkantoran/kegiatan yang hari Sabtu-Minggu tutup, 0,9 untuk pertokoan
Tp	= Tarif parkir

Untuk parkir lingkungan dikenakan tarif yang lebih tinggi pada satu jam pertama, dibawah satu jam tetap dihitung pemakaian satu jam, sedangkan pemakaian pada jam-jam berikutnya dikenakan tarif progresif seperti halnya rumus (1) diatas. Sehingga rumus untuk perhitungan pada satu jam pertama adalah :

$$PP_{thn} = \sum SRP \times JKe_1 \times FP \times Tp \times 365 \quad \text{atau (2)}$$

Dimana :

PP _{thn}	= Pendapatan parkir selama setahun
JKe ₁	= Banyaknya waktu penggunaan kendaraan pada 1 jam pertama
FP	= Faktor penggunaan. 0,9
Tp	= Tarif parkir

b. Menentukan besarnya efektivitas (daya guna)

Analisis efektivitas menggambarkan kemampuan daerah dalam merealisasikan retribusi pendapatan parkir sesuai dengan potensi yang ada. Kemampuan daerah dalam menjalankan tugas dikategorikan efektif apabila rasio yang dicapai sebesar 90 - 100 %. Namun demikian semakin besar rasio efektivitas menggambarkan kemampuan daerah yang semakin baik, Efektivitas pemungutan

retribusi parkir dimasukkan untuk mengukur rasio antara realisasi retribusi dengan potensi retribusi itu sendiri atau dengan formula sebagai berikut :

$$\text{Efektivitas} = \frac{\text{Realisasi } X1}{\text{Potensi } X1} \times 100 \% \quad (4)$$

Kriteria penilaian terhadap efektivitas pemungutan retribusi mengacu pada Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 690.900-327 Tahun 1994 tentang kriteria penilaian dan kinerja keuangan. Penetapan tingkat efektivitas pemungutan pajak/retribusi selengkapnya adalah sebagai berikut :

1. Hasil perbandingan atau persentase pencapaian diatas 100 % berarti sangat efektif.
2. Hasil perbandingan atau persentase pencapaian diatas 90 % sampai dengan 100 % berarti efektif.
3. Hasil perbandingan atau persentase pencapaian diatas 80 % sampai dengan 90 % berarti cukup efektif.
4. Hasil perbandingan atau persentase pencapaian diatas 60 % sampai dengan 80 % berarti kurang efektif.
5. Hasil perbandingan atau persentase pencapaian dibawah 60 % berarti tidak efektif.

BAB 4

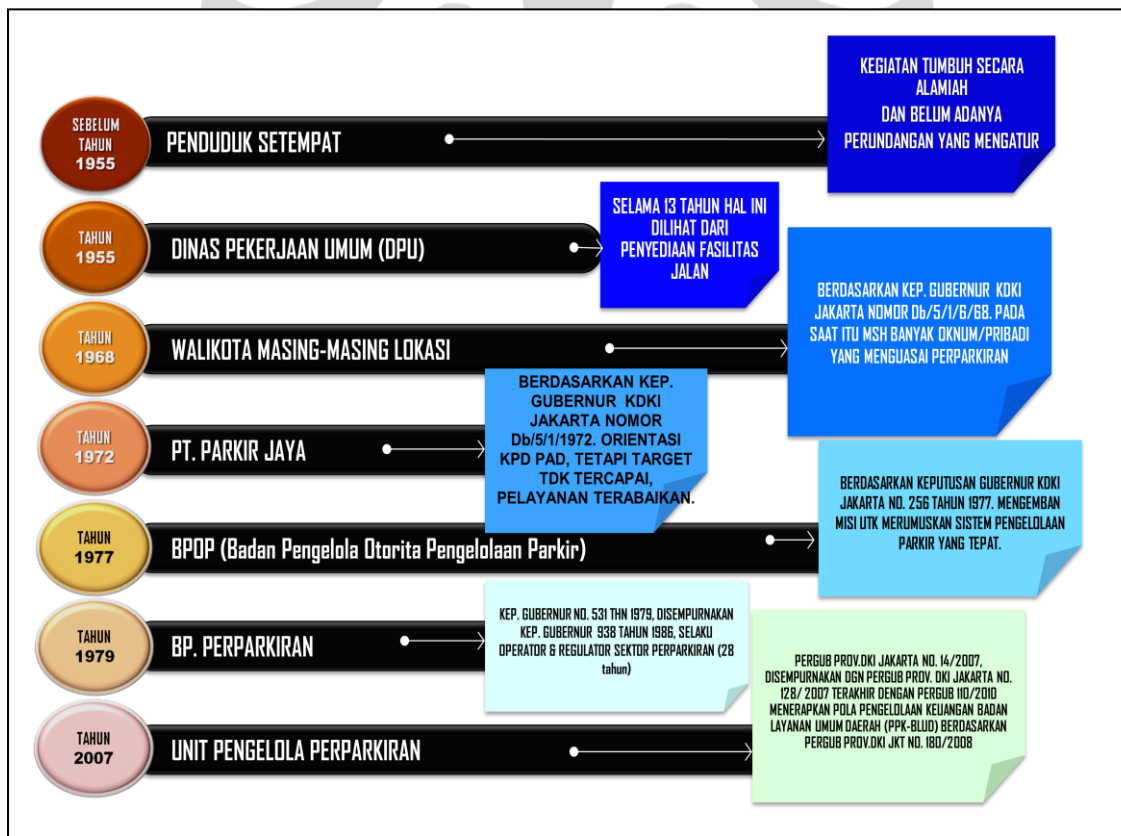
HASIL DAN ANALISIS DATA

4.1. Sejarah Singkat Unit Pengelola Perpajakan Dinas Perhubungan DKI Jakarta

Pengelolaan pelayanan parkir di wilayah DKI Jakarta mempunyai perjalanan yang cukup panjang dari mulai tumbuh dengan sendirinya, kemudian dilakukan pengelolaan lebih teratur sampai akhirnya mengalami beberapa kali perombakan organisasi yang menanganinya.

Untuk melihat perkembangan sejarah pengelolaan perpajakan di wilayah DKI Jakarta dapat disimak pada Gambar 3

Sejarah Singkat Pengelolaan Perpajakan Di DKI Jakarta



Gambar 3

Sumber : UPT Perpajakan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Berikut uraian sejarah singkat pengelola parkir di DKI Jakarta.

4.1.1. Sebelum Tahun 1955

Pada masa itu, transportasi belum semaju seperti sekarang. Kendaraan yang ada masih didominasi sepeda dan dokar. Belum banyak yang memiliki kendaraan pribadi. Jakarta belum menjadi sebuah propinsi, masih merupakan wilayah kotapraja dipimpin oleh seorang walikota, yang merupakan bagian pemerintahan dari Jawa Barat. Kegiatan pengaturan parkir tumbuh secara alamiah dari penduduk sekitar lokasi-lokasi tertentu seperti perkantoran, pasar, pusat perdagangan, pertokoan, dan di dekat tempat-tempat hiburan. Istilah yang dulu dipakai bukan juru parkir melainkan “jaga oto”.

Usaha pengelolaan parkir ini merupakan kegiatan perorangan atau kelompok yang tidak terorganisir, umumnya adalah para jawara atau jagoan di daerahnya. Tujuannya adalah mendapatkan uang dari jasa pengaturan yang mereka berikan. Tidak ada ketentuan yang jelas dalam pengaturannya, semuanya tergantung dari “penguasa lokal” setempat. Hasil dari pelayanan tersebut sepenuhnya jatuh ke tangan mereka.

Para Jaga Oto ini dipaksa untuk menyeter sejumlah uang tertentu sesuai dengan keinginan para jawara. Tidak ada system perhitungan yang pasti, yang menjadi tolok ukur adalah penglihatan si jawara atas ramai atau tidaknya kendaraan yang parkir pada saat itu setiap hari.

4.1.2. Tahun 1955 – 1968

Melihat besarnya pendapatan dari sektor pelayanan parkir maka pada Tahun 1955 DPU Jakarta mengambil alih pengelolaannya. Pada saat itu dinilai bahwa pengelolaan parkir merupakan bagian dari pengelolaan jalan.

Pada Tahun 1959, terjadi pemekaran wilayah, status Jakarta mengalami perubahan dari walikota ditingkatkan menjadi daerah tingkat satu (Dati I) yang dipimpin oleh Gubernur. Dan Pada Tahun 1961, status Jakarta berubah dari Dati I menjadi Propinsi.

Sejak terjadinya perubahan status tersebut, Jakarta mengalami pertumbuhan yang sangat pesat. Banyaknya kantor-kantor pemerintahan didirikan, tumbuhnya kantung pemukiman baru, mulai berkembangnya sebagai pusat bisnis kota dan banyak penduduk berdatangan. Selain itu pada tahun 1962, Jakarta dijadikan sebagai tuan rumah Asian Games yang pertama. Hal itulah yang membuat kebutuhan lokasi parkir semakin pesat, namun kapasitas yang tersedia tidak memadai, sehingga munculnya kegiatan pelayanan parkir liar. Kegiatan pengaturan lahan parkir yang tadinya hanya bersifat lokal semakin diperluas hingga ke tempat-tempat lainnya di tepi jalan (on street) di hampir seluruh kawasan Jakarta.

Perkembangan selanjutnya, keberadaan parkir liar semakin menimbulkan masalah keamanan dan ketertiban masyarakat, diantara para jawara tersebut sering terjadi persaingan untuk memperebutkan lokasi kekuasaannya, dengan cara bertarung secara fisik, misal daerah Sabang dikuasai orang Medan, Senen dikuasai arek Suroboyo, Pasar Baru dikuasai orang Banten, dll. Tidak jarang terjadi korban luka berat dan korban meninggal akibat pertarungan tersebut.

Kondisi seperti ini tidak tertangani dengan baik, karena pada masa itu Dinas Pekerjaan Umum Jakarta lebih terfokus untuk menyelesaikan “proyek mercu suar”, pembangunan menara-menara seperti Monas, Patung Selamat Datang, Patung Pahlawan di Menteng juga perumahan minimum dengan luasn 90 meter persegi dibangun di atas tanah 100 meter persegi, terdiri dari dua lantai yang lokasi dekat dengan tempat kerja, antara lain di bangun dikawasan Raden Saleh, Karang Anyar, Tanjung Priok dan Bandengan Selatan. Dinas Pekerjaan Umum hanya sebatas mengumpulkan uang parkir, pelaksana di lapangan adalah para jawara tersebut,

4.1.3. Tahun 1968 – 1972

Melihat bahwa masih banyaknya oknum pribadi yang menguasai perparkiran maka dikeluarkanlah surat keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor Db/5/1/6/1968 tanggal 19 Maret 1967 yang menginstruksikan kepada para Walikota Jakarta untuk mengorganisir/pengelolaan perparkiran di wilayahnya masing-masing dengan penuh kebijaksanaan dan tanpa mengakibatkan adanya gejolak sosial maupun politik, khususnya di kalangan para juru parkir yang telah ada.

Adapun maksud didesentralisasikannya pengelolaan parkir ke 5 (lima) wali kota Jakarta adalah agar dengan wilayah yang lebih terbatas, menjadi mudah memantau permasalahan pengelolaan parkir, termasuk pemasukan penerimaan uang parkir ke Kas Pemda menjadi lebih meningkat. Besarnya kontribusi ke Kas Daerah dari pengelolaan yang baru tersebut, mencapai rata-rata sebesar Rp 1.000.000 (satu juta rupiah) per bulan.

Sistem ini hanya bertahan selama 4 (empat) tahun, karena Gubernur menilai, pendapatan yang diterima tidak signifikan menambah Kas Daerah, sehingga perlu pengawasan yang lebih ketat lagi.

4.1.4. Tahun 1972 – 1977

Setelah desentralisasi pengelolaan parkir dievaluasi oleh Gubernur, ternyata dianggap belum cukup efektif dalam peningkatan pendapatan daerah, sehingga diputuskan bahwa pengelolaan dan pengawasannya harus diserahkan pihak swasta. Maka kemudian dilakukan tender (lelang) melalui surat keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor Db/5/1/28/1971 kepada pihak ketiga untuk bisa memilih perusahaan yang mampu mengelola lahan parkir milik Pemda DKI Jakarta.

Gubernur DKI Jakarta, yang pada masa itu dijabat oleh Ali Sadikin kemudian mengesahkan sebuah perusahaan swasta yaitu PT. Parkir Jaya, untuk mengelola lahan parkir milik pemda dan mengeluarkan surat keputusan nomor Db 5/1/2/1972 tahun 1972 yang isinya menunjuk PT. Parkir Jaya sebagai pengelola Perparkiran di wilayah DKI Jakarta.

Salah satu pertimbangan dimenangkannya PT. Parkir Jaya dalam lelang karena pemegang saham perusahaan tersebut adalah unsur ABRI. Diharapkan dengan bekal kemiliteran mampu mengatasi pengelolaan perparkiran yang dikuasai oleh para jawara dan preman perparkiran pada saat itu. Hasilnya memang ternyata PT. Parkir Jaya mampu merebut daerah-daerah yang dikuasai oleh para jawara dan preman tersebut menjadi wilayah pengelolaan PT. Parkir Jaya.

Pada awal kontrak PT. Parkir Jaya diharuskan untuk menyetor iuran wajib sebesar Rp 20 juta setiap bulannya, namun PT. Parkir Jaya kemudian mampu

melakukan pengelolaan lahan parkir pemda hingga mampu menyeter sebesar Rp 30 juta per bulannya.

Seiring berjalannya waktu, kemudian terjadi konflik didalam manajemen PT. Parkir Jaya, para pemegang sahamnya saling berseteru, urusan pengelolaan lahan parkir menjadi tidak tertangani dan kewajiban setoran ke Kas Daerah tidak dapat dipenuhi lagi. Para pemilik saham kemudian tidak bersedia lagi melanjutkan pengelolaannya, sehingga Gubernur DKI Jakarta kemudian mengeluarkan surat keputusan yang isinya mencabut penunjukan PT. Parkir Jaya sebagai pengelola Perparkiran di wilayah DKI Jakarta.

4.1.5. Tahun 1977 – 1979

Untuk melanjutkan pengelolaan perparkiran di wilayah DKI Jakarta yang diwariskan oleh PT. Parkir Jaya, Gubernur DKI Jakarta kemudian mengeluarkan surat keputusan nomor 256 tahun 1997 tanggal 12 Mei 1977 tentang Pembentukan Badan Otorita Pengelolaan Pelataran Perparkiran Pemerintah DKI Jakarta, yang kemudian disingkat namanya menjadi BOPP DKI Jakarta. Adapun misi yang diemban adalah merumuskan system pengelolaan parkir yang lebih tepat.

Pada masa ini sudah mulai dikembangkan kawasan parkir off street, sehingga berhasil menetapkan lahan parkir yang baru seperti Taman Parkir Pasar Baru, Taman Parkir Jatinegara, Taman Parkir Blok M, dan telah dibangun pula Gedung Parkir di kawasan Glodok dan Istana Pasar Baru.

Untuk lebih meningkatkan pendapatan penerimaan parkir dikeluarkan Perda Nomor 3 Tahun 1979 tentang Perparkiran. Didalamnya mengatur antara lain mulai diberlakukannya sistem karcis sebagai tanda pembayaran retribusi parkir.

Namun dua tahun kemudian BOPP berubah nama menjadi Badan Pengelola Parkir Pemda DKI Jakarta (BPP DKI JAKARTA), dikarenakan ada peraturan bahwa istilah otorita hanya untuk Batam, maka pengelolaan parkir tidak lagi menggunakan kata otorita.

4.1.6. Tahun 1979 – 2007

Perubahan nama instansi dari Badan Otorita Pengelola Parkir DKI Jakarta (BOPP DKI Jakarta) menjadi Badan Pengelola Perparkiran DKI Jakarta (BPP DKI Jakarta) disahkan oleh surat keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 531 Tahun 1979 tentang Penetapan Badan Pengelola Perparkiran Pemerintah DKI Jakarta serta Susunan dan Tatakerjanya sebagaimana diubah dengan Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 936 Tahun 1986.

Meskipun pertanggungjawaban pengelolaannya dilaporkan langsung kepada Gubernur, namun BP Parkir setiap tahunnya selalu merasa rugi. Hal ini terjadi karena meskipun pengelolaan parkir sudah beberapa kali terjadi perubahan organisasi, untuk pelayanan yang lebih baik, namun para pelaku di lapangan tetap sama. Mereka adalah para juru parkir yang sudah ada di lokasi, bukan hasil dari rekrutmen baru, sehingga masalah yang dihadapi selalu sama yaitu kebocoran pendapatan dan hal lain adalah BPP merupakan salah satu subsistem tata laksana Pemda DKI yang bertugas memberi pelayanan dan ketertiban terhadap pengguna jasa parkir. Sedangkan pendapatan bukan fungsi utamanya.

Misi yang dimiliki oleh BP Parkir adalah :

- a. pengelolaan parkir bagian yang tidak terlepas dari penanggulangan kelancaran lalu lintas kota;
- b. optimalisasi fungsi jalan dengan meniadakan parkir pada badan jalan, dengan kata lain penyediaan sara parkir di luar badan jalan, baik berbentuk pelataran maupun gedung;
- c. sumber pendapatan asli daerah.

Dalam melakukan pemungutan retribusi, BP Parkir membedakan berdasarkan jenis parkirnya yaitu parkir tepi jalan (on street) dan parkir pada pelataran/gedung/lingkungan/taman parkir (off street). Adapun masing-masing adalah sebagai berikut :

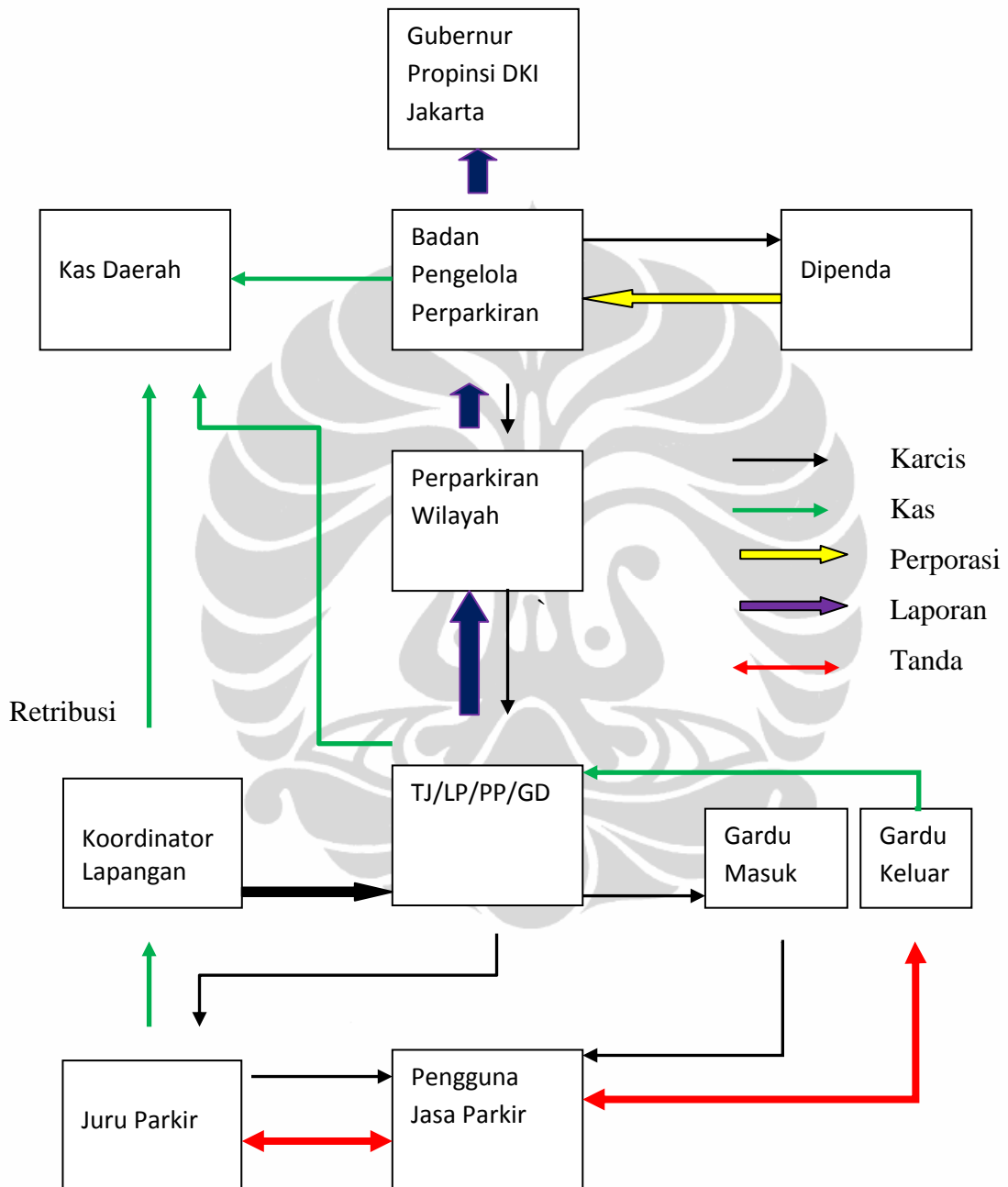
a. Parkir tepi jalan (on street)

Ada batas kewajiban setoran minimum yang harus diserahkan ke Kas Daerah sesuai target yang sudah ditetapkan sebelumnya. Besarnya target dipertimbangkan dari pengalaman tahun sebelumnya, kemampuan para personil di lapangan, dan pertumbuhan ekonomi di sekitar areal parkir. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada alur berikut ini :

- 1) Karcis Parkir yang dikeluarkan BP Parkir, diajukan ke Dinas Pendapatan Daerah untuk mendapatkan porporasi.
- 2) Setelah mendapatkan porporasi dari Dipenda dikembalikan ke BP Parkir dan dibagikan ke 5 (lima) wilayah kotamadya.
- 3) Kemudian masing-masing wilayah membagi kepada para pengawas parkir tepi jalan/ lingkungan/pelataran/gedung/taman parkir sesuai dengan kebutuhannya.
- 4) Dari Pengawas tersebut kemudian di salurkan ke petugas di lapangan/juru parkir
- 5) Juru Parkir akan menyerahkan bukti sewa lokasi, yang biasanya berupa kartu bernomor urut kepada para pengguna jasa parkir.
- 6) Pada saat pengguna jasa parkir telah memenuhi kebutuhannya, kemudian bukti sewa lokasi tersebut diserahkan kepada petugas parkir dan membayar sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Juru Parkir berlaku sebagai kasir, menerima uang dari pengguna jasa parkir dan kemudian memberikan karcis sebagai bukti pengenaan retribusi,
- 7) Uang yang diterima oleh Juru Parkir dalam waktu 1 x 24 jam harus disetor kepada Koordinator Lapangan.
- 8) Koordinator Lapangan selanjutnya menyerahkan penerimaan retribusi kepada Kas Daerah.
- 9) Pengawas kemudian melaporkan penerimaan retribusi dan sisa karcis yang masih tersedia kepada Kepala Wilayah
- 10) Kepala Wilayah melanjutkan laporannya kepada BP Parkir
- 11) BP Parkir kemudian melapor kepada Gubernur.

Untuk mendapatkan gambaran yang jelas mengenai alur dan mekanisme pemungutan retribusi dapat dilihat pada Gambar 4.

Mekanisme (Alur) Karcis Dan Penerimaan Retribsui Parkir



Gambar 4

Sumber : Keputusan Gubernur KDKI Jakarta Nomor 201 Tahun 1994

b. Untuk parkir off street

Seperti halnya diagram 2 tersebut diatas, mekanisme pemungutan parkir off street hampir sama dengan mekanisme on street, hanya perbedaannya, para pengguna jasa parkir pelataran melalui gardu masuk dan gardu keluar. Juru parkir tidak memegang karcis dan tidak berlaku sebagai juru bayar. Pengguna jasa parkir melakukan transaksi pembayaran retribusi parkir di gardu pintu keluar. Penetapan besarnya retribusi kepada para pengguna jasa parkir sudah menggunakan mesin hitung.

4.1.7. Tahun 2007 – Sekarang

Penyempurnaan Pengelolaan Parkir selanjutnya dilaksanakan oleh UPT Perparkiran yaitu salah satu bagian organisasi dari Dinas Perhubungan sebagaimana peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 14 Tahun 2007 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Perparkiran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Perubahan ini dimaksudkan bahwa pengelolaan parkir tidak semata urusan peningkatan pendapatan daerah tetapi sebagai sub system lalu lintas, merupakan salah satu penunjang pengendalian manajemen transportasi kota. Dengan demikian BPP dinyatakan tidak berlaku lagi karena sudah tidak sesuai dengan perkembangan pada saat itu.

Pertanggungjawaban pengelolaan parkir tidak lagi disampaikan secara langsung kepada Gubernur melainkan melalui Dinas Perhubungan sebagai atasan langsungnya. Sedangkan tugas-tugas yang dilaksanakan oleh UPT Perparkiran adalah :

- a. penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) dan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) Unit Pengelola Perparkiran;
- b. pelaksanaan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) Unit Pengelola Perparkiran;
- c. penyusunan rencana strategis Unit Pengelola Perparkiran;
- d. ensunan standard an prosedur pelayanan perparkiran;
- e. penyusunan rencana kebutuhan, penyediaan, pemeliharaan dan perawatan prasarana dan sarana perparkiran;

- f. pelayanan perizinan perparkiran;
- g. pelaksanaan perhitungan biaya jasa pelayanan perparkiran;
- h. penyelenggaraan pelayanan perparkiran di tempat parkir
- i. pengaturan teknis kelancaran lalu lintas di tempat parkir
- j. pemungutan, penyetoran, pelaporan dan pertanggungjawaban penerimaan retribusi parkir;
- k. pelaksanaan koordinasi pengawasan, pengendalian dan penertiban parkir;
- l. penjagaan ketertiban dan keamanan serta pemeliharaan kebersihan di tempat parkir;
- m. pelaksanaan monitoring, pengawasan lokasi dan pembinaan penyelenggaraan perparkiran di luar badan jalan;
- n. pelaksanaan penyediaan, pemeliharaan dan perawatan prasarana dan sarana parkir milik pemerintah daerah;
- o. pelaksanaan pengawasan dan pembinaan penyelenggaraan perparkiran pada badan jalan dan luar badan jalan;
- p. pelaksanaan kerja sama pengelolaan perparkiran dengan pihak ketiga/swasta;
- q. pelaksanaan kerja sama teknis pengelolaan perparkiran;
- r. pelaksanaan publikasi kegiatan;
- s. pengelolaan teknologi informasi Unit Pengelola Perparkiran;
- t. pelaksanaan kegiatan ketatausahaan;
- u. pelaksanaan pengelolaan kepegawaian, keuangan dan barang
- v. penyiapan bahan laporan Dinas yang berkaitan dengan tugas dan fungsi Unit Pengelola Perparkiran; dan
- w. pelaporan dan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi.

Alur Pemungutan Retribusi Parkir

a. Parkir Tepi Jalan

- 1) Karcis Parkir yang dikeluarkan UPT Parkir, diajukan kepada Gubernur untuk mendapatkan porporasi.
- 2) Setelah mendapatkan porporasi dari Dipenda dikembalikan ke UPT Parkir dan dibagikan ke 5 (lima) wilayah kota administrasi.
- 3) Kemudian masing-masing wilayah membagi kepada para pengawas parkir tepi jalan sesuai dengan kebutuhannya.

- 4) Dari Pengawas tersebut kemudian di salurkan ke petugas atau koordinator di lapangan, yang selanjutnya karcis disalurkan ke juru parkir.
- 5) Juru Parkir akan menyerahkan bukti sewa lokasi, yang biasanya berupa kartu bernomor urut kepada para pengguna jasa parkir.
- 6) Pada saat pengguna jasa parkir telah memenuhi kebutuhannya, kemudian bukti sewa lokasi tersebut diserahkan kepada petugas parkir dan membayar sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Juru Parkir berlaku sebagai kasir, menerima uang dari pengguna jasa parkir dan kemudian memberikan karcis sebagai bukti pengenaan retribusi,
- 7) Uang yang diterima oleh Juru Parkir dalam waktu 1 x 24 jam harus disetor kepada Koordinator Lapangan.
- 8) Koordinator Lapangan selanjutnya menyerahkan penerimaan retribusi kepada Bendahara Penerimaan UPT Parkir, dan tembusanya disampaikan kepada Pengawas.
- 9) Pengawas kemudian melaporkan penerimaan retribusi dan sisa karcis yang masih tersedia kepada Kepala Wilayah
- 10) Kepala Wilayah melanjutkan laporannya kepada UPT Parkir
- 11) UPT Parkir kemudian melapor kepada Gubernur

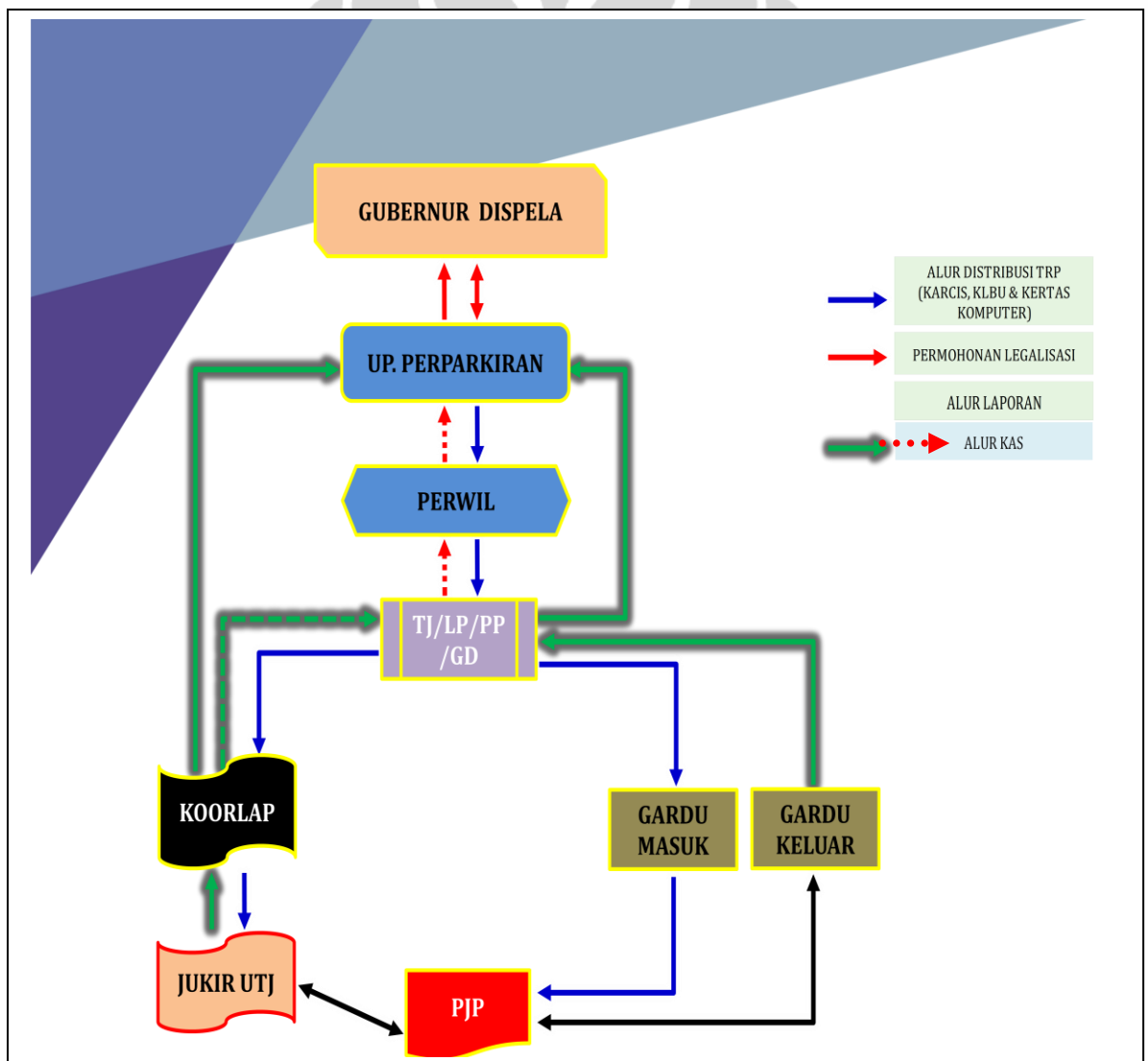
b. Parkir Lingkungan.

- 1) Karcis Parkir yang dikeluarkan UPT Parkir, diajukan kepada Gubernur untuk mendapatkan porporasi.
- 2) Setelah mendapatkan porporasi dari Dipenda dikembalikan ke UPT Parkir dan dibagikan ke 5 (lima) wilayah kota administrasi.
- 3) Kemudian masing-masing wilayah membagi kepada para pengawas parkir lingkungan sesuai dengan kebutuhannya.
- 4) Dari Pengawas tersebut kemudian di salurkan ke petugas gardu..
- 5) Petugas Gardu akan menyerahkan bukti sewa lokasi, yang biasanya berupa kartu bernomor urut kepada para pengguna jasa parkir.
- 6) Pada saat pengguna jasa parkir telah memenuhi kebutuhannya, kemudian bukti sewa lokasi tersebut diserahkan kepada petugas gardu
- 7) Petugas Gardu kemudian memasukan data ke dalam mesin hitung, untuk menentukan besarnya tarif yang dikenakan kepada pengguna jasa parkir.

- 8) Uang yang diterima oleh Petugas Gardu dalam waktu 1 x 24 jam harus disetor kepada Pengawas Lapangan
- 9) Pengawas Lapangan selanjutnya menyerahkan penerimaan retribusi kepada Bendahara Penerimaan UPT Parkir, dan tembusannya disampaikan kepada Pengawas Wilayah.
- 10) Pengawas Wilayah kemudian melaporkan penerimaan retribusi dan sisa karcis yang masih tersedia kepada Gubernur

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 5.

Alur Pemungutan Retribusi Parkir



Gambar 5

Sumber : Keputusan Gubernur KDKI Jakarta Nomor 86 Tahun 2001

4.2 Pengelolaan Perparkiran di Provinsi DKI Jakarta.

Pengelolaan Perparkiran di Provinsi DKI Jakarta ditangani oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perparkiran di bawah Dinas Perhubungan, yang merupakan salah satu institusi pelayanan publik yang memiliki potensi cukup strategis, dimana UPT Perparkiran melaksanakan 3 (tiga) fungsi sekaligus yaitu : pendukung system transportasi/*traffic management*, sebagai pelayanan umum/*public service* dan sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Sesuai Peraturan Gubernur Nomor 110 Tahun 2010 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Perparkiran, memiliki visi “Mewujudkan Pelayanan Perparkiran Yang Tertib, Aman, Nyaman dan Terkendali”, sedangkan misi yang diemban adalah :

- a. Meningkatkan efisiensi perparkiran dengan fasilitas pendukung
- b. Membentuk system perparkiran untuk menunjang kelancaran lalu lintas dan mengoptimalkan fungsi jalan
- c. Meningkatkan dan mengembangkan fungsi satuan ruang parkir (SRP) tepi jalan sepanjang tidak mengganggu kelancaran lalu lintas.
- d. Membentuk SDM perparkiran yang berkualitas dan professional
- e. Mengoptimalkan PAD yang bersumber dari retribusi parkir.

Secara umum parkir terbagi menjadi 2 jenis yaitu parkir di badan jalan (*on street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*). Di kota besar seperti Jakarta dengan tingkat mobilitas yang tinggi, dimana Jakarta merupakan kota yang memiliki fungsi yang beragam, yaitu selain sebagai pusat pemerintahan juga memiliki fungsi lainnya seperti pusat perdagangan dan bisnis, pusat pelayanan dan jasa, pusat pendidikan dan kebudayaan serta masih banyak lagi lainnya.

Dari kedua jenis parkir tersebut yang sering menimbulkan permasalahan kemacetan lalu lintas adalah *on street parking*, karena menggunakan sebagian bahu jalan sebagai tempat parkir, sehingga mengurangi kapasitas ruas jalan. Sedangkan kapasitas ruas jalan di Jakarta saat ini dinilai belum memadai jika dibandingkan dengan luas wilayahnya, hal ini sebagaimana dinyatakan oleh Kepala Bidang Informasi Publik dan Kehumasan Pemprov DKI Jakarta, Cucu Ahmad Kurnia dalam rilisnya pada detikcom, Selasa (10/5/2011) bahwa fakta menunjukkan gap antara

luas jalan dan pertumbuhan kendaraan di Jakarta sangat tinggi dibandingkan kota-kota besar lainnya di dunia. Dan road ratio (perbandingan luas jalan dibandingkan luas wilayah) di Jakarta saat ini baru mencapai 6,8 persen, jauh dari angka minimal 10 persen. Di Singapura, dimana transportasi public sudah mapan, road ratio mencapai 12,5 persen. (<http://www.detiknews.com>)

Dari 6,8 persen tersebut tidak seluruhnya dimanfaatkan sebagai sarana jalan, sekitar 30 persennya dijadikan sebagai lahan parkir tepi jalan/on street parking (<http://metro.vivanews.com>, 30 persen jalan dipakai parkir), sehingga sering mendorong terjadinya kemacetan lalu lintas.

4.3. Potensi Parkir Berdasarkan Kapasitas Parkir Sesuai Pergub 111 Tahun 2010

Pedoman perhitungan perkiraan/estimasi potensi parkir di DKI Jakarta untuk parkir *On street* dan *off street* tidak memperhitungkan jumlah jam efektif pemakaian ruang parkir, melainkan jumlah intensitas pemakaian pada setiap ruang parkir. Hal ini dikarenakan tidak tersedianya alat ukur/*meter parking*.

Yang dimaksud alat pengukur parkir (parking meter) adalah jam pengukur waktu, dimana berfungsi untuk mengukur lamanya parkir tersebut berputar sesuai dengan jumlah uang yang dimasukkan. Jadi seolah-olah si pemarkir membeli waktu pada ruang parkir tersebut. Alat pengukur tersebut disamping memperlihatkan pembatasan waktu, sekaligus mengumpulkan uang pula.

Alat Pengukur Parkir

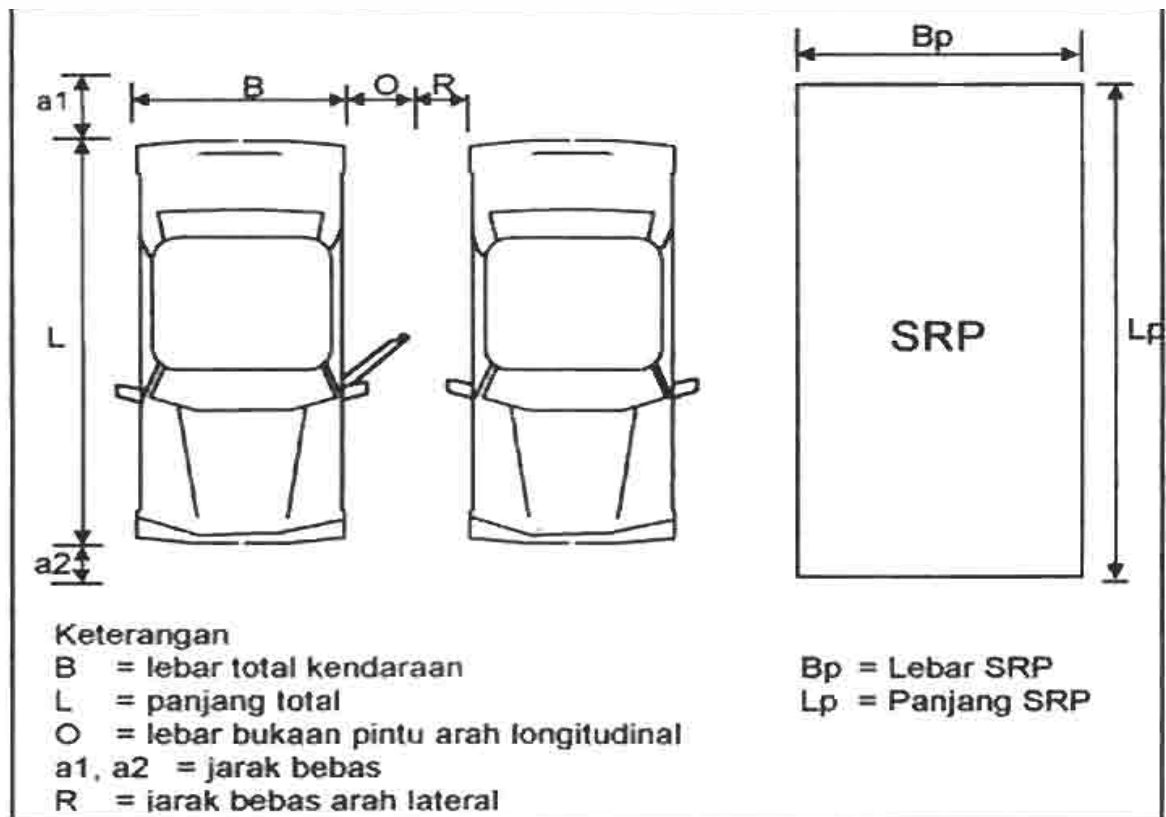


Gambar 6

Dikarenakan hal tersebut diatas, perhitungan potensi retribusi parkir tidak diperhitungkan banyaknya jumlah kendaraan dan lamanya waktu yang dibutuhkan,

melainkan dari rata-rata intensitas pemakaian Satuan Ruang Parkir yang dipergunakan dalam 1 hari. Sedangkan yang dimaksud dengan Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan dalam hal ini mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor, baik parkir paralel di pinggir jalan, pelataran parkir ataupun gedung parkir. SRP harus mempertimbangkan ruang bebas dan lebar bukaan pintu dan untuk hal-hal tertentu.

Satuan Ruang Parkir



Gambar 7

Perhitungan Potensi Retribusi Parkir berdasarkan Pergub 111 Tahun 2011 :

$$PP_{thn} = \sum SRP \times I \times FP \times T_p \times 365 \quad (1)$$

Dimana :

PP_{thn} = Pendapatan parkir selama setahun

I = Intensitas penggunaan pada setiap ruang parkir

FP = Faktor penggunaan. 0,8 untuk perkantoran/kegiatan yang hari Sabtu-Minggu tutup, 0,9 untuk pertokoan

T_p = Tarif parkir

Tabel 13

Jumlah Intensitas Parkir Pada Tempat Parkir Umum
(Sesuai Pergub No. 111 Tahun 2010)

NO	PENGGOLONGAN	Σ SRP (UNIT)	INTENSITAS (I)
I	ON STREET		
1	SEKOLAH/KANTOR	464	3
2	PASAR/BISNIS	464	3
3	RUMAH MAKAN/RUKO	298	3
4	TAMAN	106	3
		1332	
II	OFF STREET		
	BLOK M	273	4
	MAYESTIK	286	8
	JUMLAH	559	
	JUMLAH TOTAL	1.891	

Dengan menggunakan rumus (1) yaitu :

$$PP_{thn} = \sum SRP \times I \times FP \times T_p \times 365 \quad (1)$$

Maka hasil perhitungan yang diperoleh seperti pada Tabel 14.

Tabel 14

Perkiraan Penerimaan Retribusi Parkir
Menggunakan Pergub 111 Tahun 2010

NO	PENGGOLONGAN	Σ SRP	I	Tarif (Rp)	FP	Σ hari	JUMLAH (Rp)
I	ON STREET						
1	SEKOLAH/KANTOR	464	3	1000	0,8	365	406.464.000
2	PASAR/BISNIS	464	3	1000	0,9	365	457.272.000
3	RUMAH MAKAN/RUKO	298	3	1000	0,9	365	293.679.000
4	TAMAN	106	3	1000	0,9	365	104.463.000
		1332					1.261.878.000
II	OFF STREET						
	BLOK M						
	2 Jam Pertama	273	4	3000	0,9	365	1.076.166.000
	Jam berikutnya	273	4	1500	0,9	365	538.083.000

Lanjutan Tabel 14

NO	PENGGOLONGAN	∑ SRP	I	Tarif (Rp)	FP	∑ hari	JUMLAH (Rp)
	MAYESTIK						
	2 jam pertama	286	8	2000	0,9	365	1.503.216.000
	Jam berikutnya	286	8	1000	0,9	365	751.608.000
	Jumlah						3.869.073.000
	Jumlah Total						

4.4. Potensi Penerimaan Retribusi Parkir Hasil Penelitian

Hasil perhitungan potensi retribusi parkir berpedoman pada Perda Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2006, adalah dengan menghitung volume kendaraan yang parkir di lokasi parkir dikalikan tarif. Untuk lokasi parkir terbagi menjadi 2 (dua), yaitu parkir tepi jalan (on street) dan parkir pada lingkungan/pelataran/gedung parkir atau off street yang sudah menggunakan system gate.

4.4.1. Potensi Parkir Tepi Jalan/On Street

Penelitian ini memerlukan waktu pengumpulan data selama 2 bulan. Pada setiap sub lokasi dibutuhkan waktu 2-3 hari untuk melakukan pengamatan dan pengumpulan data survey, dari pukul 08.00 s.d. 20.00 WIB, untuk mendapatkan informasi frekuensi jumlah kendaraan dan pemakaian efektif pada setiap ruang parkir. Pemilihan waktu tersebut diharapkan dapat mewakili jam efektif yang dapat mewakili satu tahun efektif yaitu selama 365 hari.

Sebagaimana disebutkan pada Tabel 9, bahwa lokasi parkir tepi jalan keseluruhan di wilayah Jakarta Selatan adalah Golongan A, jalan dengan tingkat kemacetan tinggi. Adapun perhitungan parkir pada jalan yang tingkat kemacetan lalu lintasnya tinggi, tarif parkirnya dipengaruhi oleh waktu, maka rumus sebagai berikut :

$$PP_{thn} = \sum SRP \times JKe \times FP \times T_p \times 365 \quad (2)$$

$$JKe = \frac{JJe}{\sum SRP} \quad (3)$$

Dimana :

PP_{thn} = Pendapatan parkir selama setahun

PP_{hr} = Pendapatan parkir setiap hari

JKe = Jumlah jam efektif kendaraan yang masuk ke lokasi parkir per SRP dalam satu hari

- FP = Faktor penggunaan. 0,8 untuk perkantoran/kegiatan yang hari Sabtu-Minggu tutup, 0,9 untuk pertokoan
- Tp = Tarif parkir
- JJe = Total Jam Efektif pemakaian lahan parkir di lokasi sampel

Pada setiap lokasi terlebih dahulu dihitung jumlah kendaraan yang datang dan lamanya waktu parkir, dalam sehari, sehingga dapat diketahui berapa jumlah jam terpakai pada masing-masing lokasi. Dari hasil yang perhitungan jumlah jam yang terpakai tersebut kemudian dibagi banyaknya satuan ruang parkir (SRP) untuk mendapatkan rata-rata pemakaian efektif setiap SRP. Adapun hasil yang didapat adalah sebagai berikut :

a. Jam operasional per satuan ruang parkir per hari

Pertama-tama ditentukan terlebih dahulu jumlah jam efektif kendaraan yang masuk ke lokasi parkir per SRP dalam satu hari. Adapun lokasi parkir yang diamati sebanyak 13 ruas jalan, 133 SRP, masing-masing adalah sebagai berikut :

a.1. Sekolah/Kantor

Tabel 15

Pengamatan Parkir Tepi Jalan di Sampel Lokasi Sekolah/Kantor

NO	Σ SRP	WAKTU PARKIR								Σ Kend.	Σ Jam efektif
		1	2	3	4	5	6	7	8		
A1	8	32	12	0	0	0	3	1	0	48	81
B1	7	49	6	2	1	0	0	0	0	58	71
B2	10	39	7	0	0	0	0	0	0	46	53
	25										205

Dari pengamatan di 3 lokasi sebanyak 25 SRP yang diamati ternyata jumlah total jam efektif pemakaian ruang parkir sebanyak 205 jam, sehingga jumlah jam efektif kendaraan yang masuk ke lokasi parkir per SRP dalam satu hari adalah :

$$JKe = \frac{JJe}{\Sigma SRP} = \frac{205}{25} = 8,2$$

a.2. Pasar/Bisnis

Tabel 16

Pengamatan Parkir Tepi Jalan di Sampel Lokasi Pasar/Bisnis

NO	Σ SRP	WAKTU PARKIR								Σ Kend.	Σ Jam efektif
		1	2	3	4	5	6	7	8		
A2	17	5	22	8	5	0	0	0	0	40	93
A3	10	58	13	0	0	0	0	0	1	72	92
B3	7	54	8	3	1	0	0	0	0	66	83
B4	10	42	11	0	0	0	0	0	0	53	64
B5	12	54	8	0	0	0	0	0	0	62	70
	56										402

Dari pengamatan di 5 lokasi sebanyak 56 SRP yang diamati ternyata jumlah total jam efektif pemakaian ruang parkir sebanyak 402 jam, sehingga jumlah jam efektif kendaraan yang masuk ke lokasi parkir per SRP dalam satu hari adalah :

$$JKe = \frac{JJe}{\Sigma SRP} = \frac{402}{56} = 7,18$$

a.3. Rumah Makan/Ruko

Tabel 17

Pengamatan Parkir Tepi Jalan di Sampel Lokasi Rumah Makan/Ruko

NO	Σ SRP	WAKTU PARKIR								Σ Kend.	Σ Jam efektif
		1	2	3	4	5	6	7	8		
A4	14	41	10	0	0	0	0	0	0	51	61
A5	3	36	7	0	0	0	0	0	0	43	50
B6	10	57	11	0	0	0	0	0	0	68	79
B7	5	36	9	0	0	0	0	0	0	45	54
	32										244

Dari 32 SRP yang diamati ternyata jumlah total jam efektif pemakaian ruang parkir sebanyak 244 jam, sehingga jumlah jam efektif kendaraan yang masuk ke lokasi parkir per SRP dalam satu hari adalah :

$$JKe = \frac{JJe}{\Sigma SRP} = \frac{244}{32} = 7,63$$

a.4. Taman

Tabel 18
Pengamatan Parkir Tepi Jalan di Sampel Lokasi Taman

NO	Σ SRP	WAKTU PARKIR								Σ Kend.	Σ Jam efektif
		1	2	3	4	5	6	7	8		
B8	20	72	23	12	0	0	0	0	0	107	154
	20										154

Dari 20 SRP yang diamati ternyata jumlah total jam efektif pemakaian ruang parkir sebanyak 154 jam, sehingga jumlah jam efektif kendaraan yang masuk ke lokasi parkir per SRP dalam satu hari adalah :

$$JKe = \frac{JJe}{\Sigma SRP} = \frac{154}{20} = 7,7$$

Untuk lebih melihat perbandingan jumlah jam efektif setiap klasifikasi penggolongan areal parkir lebih jelas dapat dilihat pada tabel 19 berikut ini

Tabel 19

Jumlah Jam Efektif Pemakaian Satuan Ruang Parkir
Berdasarkan Hasil Sampel

NO	PENGGOLONGAN PARKIR	Σ LOKASI PENGAMATAN		Σ JAM EFEKTIF PER SRP	
		LOKASI	SRP	Σ JAM	JKe/SRP
1	SEKOLAH/KANTOR	3	25	205	8,2
2	PASAR/BISNIS	5	56	402	7,18
3	RUMAH MAKAN/RUKO	4	32	244	7,63
4	TAMAN	1	20	154	7,7
		13	133	1005	30,71

Dari Tabel 19 diatas dapat digambarkan bahwa banyaknya jam efektif kendaraan memakai ruang parkir pada setiap SRP paling tinggi pada kawasan sekolah/kantor sebanyak 8,2 jam, berikutnya adalah kawasan taman sebanyak 7,7 jam, kemudian kawasan rumah makan/ruko sebanyak

7,63 jam dan yang paling rendah pada kawasan pasar/bisnis sebanyak 7,18 jam.

b. Penerimaan

Setelah dari sampel penelitian diketahui rata-rata lamanya pemakaian ruang parkir pada setiap SRP, maka kemudian dengan rumus (2) di atas dapat dihitung besarnya potensi penerimaan retribusi parkir pada masing-masing kawasan, yaitu sebagai berikut :

b.1. Sekolah/Kantor

Dikarenakan lokasi sekolah dan kantor yang disurvei jumlah hari efektifnya hanya 5 hari kerja, hari Sabtu dan Minggu libur, maka nilai FP (Faktor Penggunaan) yang dipakai adalah 0,8, sedangkan jumlah kapasitas parkir kawasan sekolah dan kantor sebanyak 464 SRP, dan jam efektif kendaraan parkirnya sebesar 8,2 maka hasil yang diperoleh adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} PP_{thn} &= \sum SRP \times JKe \times FP \times Tp \times 365 \\ &= 464 \times 8,2 \times 0,8 \times Rp 1.000 \times 365 \\ &= Rp 1.111.001.600 \end{aligned}$$

b.2. Pasar/Bisnis

Lokasi pasar dan kawasan bisnis yang disurvei jumlah hari efektifnya 7 hari kerja selama seminggu, maka nilai FP (Faktor Penggunaan) yang dipakai adalah 0,9, sedangkan jumlah kapasitas parkir kawasan pasar dan bisnis sebanyak 464 SRP, dan jam efektif kendaraan parkirnya sebesar 7,18 maka hasil yang diperoleh adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} PP_{thn} &= \sum SRP \times JKe \times FP \times Tp \times 365 \\ &= 464 \times 7,18 \times 0,9 \times Rp 1.000 \times 365 \\ &= Rp 1.094.404.320 \end{aligned}$$

b.3. Rumah Makan/Ruko

Lokasi rumah makan dan ruko yang disurvei jumlah hari efektifnya 7 hari kerja selama seminggu, maka nilai FP (Faktor Penggunaan) yang dipakai adalah 0,9, sedangkan jumlah kapasitas parkir kawasan rumah makan dan

ruko sebanyak 298 SRP, dan jam efektif kendaraan parkirnya sebesar 7,63 maka hasil yang diperoleh adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} PP_{thn} &= \sum SRP \times JKe \times FP \times Tp \times 365 \\ &= 298 \times 7,63 \times 0,9 \times Rp 1.000 \times 365 \\ &= Rp 746.923.590 \end{aligned}$$

b.4. Taman

Lokasi rumah taman yang disurvei jumlah hari efektifnya 7 hari kerja selama seminggu, maka nilai FP (Faktor Penggunaan) yang dipakai adalah 0,9, sedangkan jumlah kapasitas parkir taman sebanyak 106 SRP, dan jam efektif kendaraan parkirnya sebesar 7,7 maka hasil yang diperoleh adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} PP_{thn} &= \sum SRP \times JKe \times FP \times Tp \times 365 \\ &= 106 \times 7,7 \times 0,9 \times Rp 1.000 \times 365 \\ &= Rp 268.171.210 \end{aligned}$$

4.4.2. Potensi Parkir Lingkungan/Off Street

Untuk parkir lingkungan dikenakan tarif yang lebih tinggi pada satu jam pertama, dibawah satu jam tetap dihitung pemakaian satu jam, sedangkan pemakaian pada jam-jam berikutnya dikenakan tarif progresif seperti halnya rumus (2) diatas. Sehingga rumus untuk perhitungan pada satu jam pertama adalah :

$$PP_{thn} = \sum SRP \times JKe_1 \times FP \times Tp \times 365 \quad \text{atau (4)}$$

$$JKe_1 = \frac{JK_1}{\sum Kend.} \quad (5)$$

Dimana :

PP_{thn} = Pendapatan parkir selama setahun

JKe_1 = Banyaknya waktu penggunaan kendaraan pada 1 jam pertama

FP = Faktor penggunaan. 0,9

Tp = Tarif parkir

JK_1 = Total waktu pemakaian lokasi parkir pada 1 jam pertama

$Kend.$ = Kendaraan yang masuk lokasi parkir

Sebagaimana disebutkan pada Tabel 8, bahwa untuk wilayah Jakarta Selatan, lokasi parkir lingkungan berada pada 14 lokasi sebanyak 559 SRP, dan yang menjadi sampel penelitian berada di 2 lokasi sebanyak 56 SRP, masing-masing adalah sebagai berikut :

Tabel 20
Pengamatan Parkir Lingkungan di Lokasi Blok M

NO	Σ SRP	WAKTU PARKIR								Σ Kend	Setelah 1 jam berikutnya	Σ Jam efektif
		1	2	3	4	5	6	7	8			
C1	14	24	28	27	17	10	4	0	0	110	107	303
C2	14	28	30	29	15	11	6	0	0	119	116	326
	28									229	223	629

a. Kawasan Blok M

- Banyaknya Penggunaan Efektif 2 jam pertama

$$JKe_1 = \frac{JK_1}{\Sigma \text{Kend.}} \quad (5)$$

Dimana :

JKe_1 = Banyaknya waktu penggunaan kendaraan pada 1 jam pertama

JK_1 = Total waktu pemakaian lokasi parkir pada 1 jam pertama

Kend. = Kendaraan yang masuk lokasi parkir

Dari 2 lokasi yang diamati ternyata jumlah kendaraan yang masuk ke areal parkir dalam 1 (satu) hari berjumlah 229, sehingga banyaknya penggunaan efektif pada 1 jam pertama adalah :

$$JKe_1 = \frac{JK_1}{\Sigma \text{Kend}} = \frac{229}{28} = 8,2$$

- Tarif pada jam-jam berikutnya

Dari 2 lokasi sebanyak 28 SRP yang diamati ternyata jumlah total jam efektif pemakaian ruang parkir sebanyak 223 jam, sehingga jumlah jam

efektif kendaraan yang masuk ke lokasi parkir per SRP dalam satu hari adalah :

$$JKe = \frac{JJe}{\sum SRP} = \frac{223}{28} = 7,96$$

- Penerimaan

Untuk tarif parkir pada lingkungan parkir/system gate pada Kawasan Blok M jam pertama berlaku tarif tetap (flat) sebesar Rp 3.000 dan pada pemakaian berikutnya dikenakan Rp 1.500 per jam. Hal ini sebagaimana diperkenankan oleh Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 1999 tentang Perparkiran bahwa untuk biaya parkir pada kawasan pengendalian parkir ditetapkan setinggi-tingginya 150% dari tarif yang ditetapkan. Maka hasilnya adalah sebagai berikut :

➤ Pada 2 (dua) jam pertama

Dengan menggunakan rumus (4), jumlah ruang parkir lingkungan di wilayah Blok M adalah sebanyak 273 SRP, jumlah hari efektifnya 7 hari kerja selama seminggu, maka nilai FP (Faktor Penggunaan) yang dipakai adalah 0,9, sedangkan jumlah waktu penggunaan kendaraan pada jam pertama sebesar 8,2 maka hasil yang diperoleh adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} PP_{thn} &= \sum SRP \times JKe_1 \times FP \times T_p \times 365 \\ &= 273 \times 8,2 \times 0,9 \times Rp 3.000 \times 365 \\ &= Rp 2.206.140.300 \end{aligned}$$

➤ Pada jam-jam berikutnya

Lokasi lingkungan parkir yang disurvei jumlah hari efektifnya 7 hari kerja selama seminggu, maka nilai FP (Faktor Penggunaan) yang dipakai adalah 0,9, sedangkan jumlah kapasitas parkir lingkungan sebanyak 273 SRP, dan jam efektif kendaraan parkirnya sebesar 7,96, perhitungannya menggunakan rumus (1), maka hasil yang diperoleh adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} PP_{thn} &= \sum SRP \times JKe \times FP \times T_p \times 365 \\ &= 273 \times 7,96 \times 0,9 \times Rp 1.500 \times 365 \\ &= Rp 1.070.785.170 \end{aligned}$$

Jumlah Total Estimasi Retribusi Parkir Blok M adalah :

$$= \text{Rp } 2.206.140.300 + \text{Rp } 1.070.785.170$$

$$= \text{Rp } 3.276.925.470$$

b. Kawasan Mayestik

Tabel 21
Pengamatan Parkir Lingkungan di Lokasi Mayestik

NO	Σ SRP	WAKTU PARKIR								Σ Kend	Setelah 1 jam berikutnya	Σ Jam efektif
		1	2	3	4	5	6	7	8			
C3	14	24	29	28	23	12	4	0	0	120	126	342
C4	14	23	32	29	21	14	5	0	0	124	133	358
	28									244	259	629

- Tarif 2 jam pertama

Dari 2 lokasi yang diamati ternyata jumlah kendaraan yang masuk ke areal parkir dalam 1 (satu) hari berjumlah 244, sehingga banyaknya penggunaan efektif pada 1 jam pertama adalah :

$$JK_{e_1} = \frac{JK_1}{\Sigma \text{ Kend}} = \frac{244}{28} = 8,71$$

- Tarif pada jam-jam berikutnya

Dari 2 lokasi sebanyak 28 SRP yang diamati ternyata jumlah total jam efektif pemakaian ruang parkir sebanyak 259 jam, sehingga jumlah jam efektif kendaraan yang masuk ke lokasi parkir per SRP dalam satu hari adalah :

$$JKe = \frac{JJe}{\Sigma \text{ SRP}} = \frac{259}{28} = 9,25$$

- Penerimaan

Untuk tarif parkir pada lingkungan parkir/system gate pada Mayestik jam pertama berlaku tarif tetap (flat) sebesar Rp 2.000 dan pada pemakaian berikutnya dikenakan Rp 1.000 per jam, sesuai dengan Perda Nomor 1 Tahun 2006 tentang Retribusi. Maka hasilnya adalah sebagai berikut :

- Pada 2 (dua) jam pertama

Dengan menggunakan rumus (4), jumlah ruang parkir lingkungan di wilayah Mayestik adalah sebanyak 286 SRP, jumlah hari efektifnya 7 hari kerja selama seminggu, maka nilai FP (Faktor Penggunaan) yang dipakai adalah 0,9, sedangkan jumlah waktu penggunaan kendaraan pada jam pertama sebesar 8,71 maka hasil yang diperoleh adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} PP_{thn} &= \sum SRP \times JKE_1 \times FP \times Tp \times 365 \\ &= 286 \times 8,71 \times 0,9 \times Rp 2.000 \times 365 \\ &= Rp 1.636.626.420 \end{aligned}$$

➤ Pada jam-jam berikutnya

Lokasi lingkungan parkir yang disurvei jumlah hari efektifnya 7 hari kerja selama seminggu, maka nilai FP (Faktor Penggunaan) yang dipakai adalah 0,9, sedangkan jumlah kapasitas parkir lingkungan sebanyak 286 SRP, dan jam efektif kendaraan parkirnya sebesar 9,25, perhitungannya menggunakan rumus (1), maka hasil yang diperoleh adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} PP_{thn} &= \sum SRP \times JKe \times FP \times Tp \times 365 \\ &= 286 \times 9,25 \times 0,9 \times Rp 1.000 \times 365 \\ &= Rp 869.046.750 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Jumlah Total Estimasi Retribusi Parkir Blok M adalah :} \\ &= Rp 1.636.626.420 + Rp 869.046.750 \\ &= Rp 2.505.673.170 \end{aligned}$$

Jadi dengan demikian estimasi penerimaan retribusi parkir *off steet* nya adalah :

$$\begin{aligned} &= Rp 3.276.925.470 + Rp 2.505.673.170 \\ &= Rp 5.782.598.640 \end{aligned}$$

Perkiraan/estimasi penerimaan retribusi parkir tepi jalan dan lingkungan secara keseluruhan di Jakarta Selatan adalah sebagai berikut :

Tabel 22
 Estimasi Potensi Penerimaan Retribusi Parkir
On Street Dan *Off Street*
 DI Jakarta Selatan Tahun 2010
 (Sesuai Perda No. 1 Tahun 2006)

NO	LOKASI PARKIR	Σ SRP	JKe	Σ hari	Tarif (Rp)	FP	Penerimaan (Rp)
I	ON STREET						
	1. Sekolah/Kantor	464	8,2	365	1.000	0,8	1.111.001.600
	2. Pasar/Bisnis	464	7,18	365	1.000	0,9	1.094.404.320
	3. RM/Ruko	298	7,63	365	1.000	0,9	746.923.590
	4. Taman	106	7,7	365	1.000	0,9	268.121.700
	Jumlah	1.332					3.220.451.210
II	OFF STREET						
	BLOK M						
	1. 2 Jam Pertama	273	8,18	365	3.000	0,9	2.200.759.470
	2. Jam berikutnya	273	7,96	365	1.500	0,9	1.070.785.170
	Jumlah	273					3.271.544.640
	Mayestik						
	1. 2 Jam Pertama	286	8,71	365	2.000	0,9	1.636.626.420
	2. Jam berikutnya	286	9,25	365	1.000	0,9	869.046.750
	Jumlah	286					2.505.673.170
		559					5.777.217.810
	Jumlah Total	1.891					8.997.669.020

Dari hasil perhitungan dapat digambarkan bahwa perkiraan potensi penerimaan retribusi parkir di wilayah Jakarta Selatan adalah sebesar Rp 8.997.669.020, terdiri dari penerimaan retribusi parkir tepi jalan sebesar Rp 3.220.451.210 dan retribusi parkir lingkungan sebesar Rp 5.777.217.810.

4.5. Perbandingan Potensi Penerimaan Hasil Penelitian dengan Menggunakan Peraturan Gubernur No. 111 Tahun 2010

Dari hasil perhitungan survey di lapangan dibandingkan dengan perhitungan menggunakan dasar Peraturan Gubernur No. 111 Tahun 2010 ternyata baik parkir on street maupun off street terdapat selisih, sebagaimana digambarkan pada tabel 23.

Tabel 23
Perbandingan Potensi Retribusi Parkir
Antara Hasil Penelitian Dan Pergub 111 Tahun 2010
DI Jakarta Selatan

NO	PENGGOLONGAN	PENELITIAN INI	PERGUB 111	Ratio
I	TEPI JALAN			
1	Sekolah/Kantor	1.111.001.600	406.464.000	0,37
2	Pasar/Bisnis	1.094.404.320	457.272.000	0,42
3	Rumah Makan/Ruko	746.923.590	293.679.000	0,39
4	Taman	268.121.700	104.463.000	0,39
		3.220.451.210	1.261.878.000	0,39
II	PARKIR LINGKUNGAN			
	2 Jam pertama	3.837.385.890	2.579.382.000	0,67
	Jam berikutnya	1.939.831.920	1.289.691.000	0,66
		5.777.217.810	3.869.073.000	0,67
		8.997.669.020	5.130.051.000	0,57

Dari Tabel 23 diketahui bahwa perbandingan potensi antara hasil survey dengan Pergub 2010 untuk retribusi parkir *on street* adalah sebesar 0,39 dan untuk *off street* sebesar 0,67. Hal ini disebabkan karena metoda yang dipergunakan untuk perhitungan menggunakan cara yang berbeda sebagaimana terlihat pada Tabel 12 dan Tabel 13. Pada Tabel 12 pendapatan retribusi parkir diperoleh dengan memperhitungkan banyaknya jam efektif terpakai pada setiap ruang parkir, sedangkan pada Tabel 13 diperoleh dengan cara menghitung banyaknya intensitas pemakaian pada setiap ruang parkir tanpa memperhitungkan lamanya parkir, sehingga tidak sesuai dengan Perda Nomor 1 Tahun 2006 tentang Retribusi Daerah.

Sejumlah persoalan yang menyebabkan rendahnya penerimaan penerimaan retribusi parkir adalah :

- a. Tidak tersedianya alat pengukur waktu yang akurat di lokasi parkir *on street*

Salah satu upaya pemerintah daerah untuk mengendalikan system perparkiran di DKI Jakarta diatur dalam Perda DKI Jakarta nomor 5 tahun 1999 yang bertujuan mewujudkan DKI Jakarta sebagai kota jasa yang berdaya saing dan sejajar dengan kota-kota besar dunia maka masalah pelayanan perparkiran diarahkan pada usaha-usaha peniadaan/pembatasan parkir di tepi jalan khususnya pada jalan-jalan dengan tingkat lalu lintas yang tinggi. Salah satu bentuk pengendaliannya adalah dengan menerapkan tarif yang lebih tinggi atau tarif progresif pada kendaraan yang memiliki durasi parkir jangka panjang. Tujuannya adalah untuk menyeimbangkan antara ketersediaan lahan dengan kebutuhan parkir sehingga pengguna jasa parkir tidak memarkir kendaraannya dalam waktu yang lama, mengingat pertambahan kendaraan bermotor di DKI Jakarta setiap tahun terus meningkat.

Pasal 6 huruf c Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 1997 tentang Retribusi menyatakan bahwa tarif retribusi parkir di tepi jalan umum yang rawan kemacetan dapat diterapkan lebih tinggi dari pada di tepi jalan umum yang kurang kemacetan, dengan sasaran pengendalian lalu lintas. Namun pemberlakuan tarif tinggi tersebut sulit diterapkan, dikarenakan tidak tersedianya alat pengukur waktu parkir di areal parkir tepi jalan.

- b. Juru Parkir di lapangan tidak pernah mencatat waktu kedatangan dan kepulangan pengguna lokasi parkir.

Tidak diterapkan tertib administrasi bagi para juru parkir dengan malakukan pencatatan waktu kedatangan dan kepulangan, dikarenakan pegawai yang di rekrut tersebut tidak melalui tahap seleksi, sehingga sulit dilakukan pembinaan. Para juru parkir itu lebih dulu ada sebelum pemda memberlakukan tarif resmi, mereka umumnya adalah para jawara yang menguasai daerah tersebut. Berdasarkan SK Gub. No. Db/5/1/6/1968 tanggal 19 Maret 1967 Gubernur menugaskan para Walikota Jakarta untuk mengorganisir/pengelolaan perparkiran di wilayahnya masing-masing dengan penuh kebijaksanaan tanpa mengakibatkan adanya gejolak sosial politis di kalangan juru-jur parkir yang telah ada.

- c. Tidak tersedia rambu yang menerangkan golongan tempat parkir dan tarif retribusi parkir.

Di lokasi parkir tepi jalan yang tingkat kepadatan lalu lintasnya tinggi, tidak terdapat papan petunjuk yang memberikan informasi kepada para pengguna tentang pengenaan tarif progresif.

Menurut Widayat (2000) faktor-faktor yang mempengaruhi rendahnya penerimaan PAD antara lain adalah :

- a. banyak sumber pendapatan di kabupaten/kota yang besar, tetapi digali oleh instansi yang lebih tinggi, misalnya pajak kendaraan bermotor (PKB), dan pajak bumi dan bangunan (PBB);
- b. badan Usaha Milik Daerah (BUMD) belum banyak memberikan keuntungan kepada Pemerintah Daerah;
- c. kurangnya kesadaran masyarakat dalam membayar pajak, retribusi, dan pungutan lainnya;
- d. adanya kebocoran-kebocoran;
- e. biaya pungut yang masih tinggi;
- f. banyak Peraturan Daerah yang perlu disesuaikan dan disempurnakan;
- g. kemampuan masyarakat untuk membayar pajak yang masih rendah.

Sedangkan perbandingan antara hasil penelitian, Pergub 111 Tahun 2010 dan dengan target penerimaan adalah sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 24.

Tabel 24

Perbandingan Hasil Penelitian, Pergub dan Target 2010

NO	JENIS PARKIR	PENELITIAN INI	PERGUB	TARGET
1	ON STREET	3.220.451.210	1.261.878.000	1.525.393.752
2	OFF STREET	5.777.217.810	3.869.073.000	4.920.000.000
	JUMLAH	8.997.669.020	5.130.051.000	6.445.393.752

Dalam penetapan target retribusi parkir, UPT Perparkiran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta didasarkan pada sejarah pengalaman tahun-tahun sebelumnya dengan menetapkan besaran target berkisar antara 10 % - 25 % dari realisasi tahun lalu, fluktuasi target dari tahun-tahun sebelumnya dan atas kesepakatan legislatif, sehingga dapat diketahui dengan pasti bahwa target tersebut

akan dapat dicapai. (Sumber : Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, SH – Manager Perencanaan)

a. Penetapan target retribusi parkir tepi jalan

Terdapat selisih antara hasil survey dengan target sebesar Rp 1.695.057.458 (52,63%) atau target yang ditetapkan lebih rendah hanya sebesar Rp 1.525.393.752 (47,37%). Namun perbandingan antara target dengan Pergub 111 Tahun 2010, terdapat selisih lebih besar adalah sebesar Rp 263.515.752 (20,88%).

Penetapan target yang tidak didasarkan dengan potensi yang ada, khususnya pada parkir tepi jalan disebabkan, antara lain :

a.1. Terbatasnya sumber daya yang dimiliki.

Untuk menangani parkir di wilayah Jakarta Selatan hanya memiliki pegawai organik sebanyak 53 orang, sehingga terpaksa merekrut dari luar sebanyak 361 orang.

a.2. Sarana dan prasarana pendukung (rambu parkir, garis marka parkir, papan tarif retribusi, dll). untuk mengoptimalisasi potensi pendapatan retribusi parkir masih kurang.

a.3. Mekanisme pemungutannya masih lemah, yaitu juru parkir memungut langsung kepada para pengguna jasa parkir, setelah dikumpulkan diserahkan kepada koordinator lapangan, baru kemudian di setor ke UPT Parkir. Hal ini menimbulkan rawan kebocoran penerimaan.

a.4. Penerimaan retribusi on street sulit akuntabel karena karcis tidak dijadikan bukti pembayaran yang sah. Seringkali juru parkir tidak memberikan karcis parkir kepada pengguna jasa parkir, begitupun sebaliknya.

b. Penetapan target retribusi parkir lingkungan

Terdapat selisih lebih tinggi antara hasil survey dengan target yang ditetapkan, yaitu sebesar Rp 857.217.810 (15 %). Namun perbandingan antara target dengan

Pergub 111 Tahun 2010, terdapat selisih lebih besar sebesar Rp 1.050.927.000 (21,36%).

Penetapan target retribusi parkir lingkungan sudah hampir mendekati potensi disebabkan, antara lain :

- b.1. Sudah menggunakan system gate, terdapat gardu pintu masuk dan pintu keluar.
- b.2. Sudah menggunakan mesin parkir untuk perhitungan.
- b.3. Mekanisme pemungutannya sudah lebih baik, pengguna jasa parkir langsung membayar retribusi di gardu pada saat keluar areal parkir.
- b.4. Telah dilakukan joint operation pada pengelolaan parkir di kawasan Blok M antara Pemda DKI Jakarta dengan PT. Karya Utama Perdana/Blok M Square yang pengoperasiannya sudah berbasis system IT.

4.6. Efektifitas Retribusi Parkir

Efektifitas dimaksud adalah untuk melihat hubungan antara realisasi penerimaan retribusi terhadap target yang sudah ditetapkan, apakah besarnya sudah sesuai dan dapat dicapai. Besarnya tingkat efektifitas dapat dihitung dengan rumus berikut :

$$\text{Efektifitas} = \frac{\text{Realisasi Retribusi}}{\text{Target Retribusi}} \times 100 \%$$

Hasil perhitungan rumus tersebut diatas apabila mendapatkan nilai atau angka mendekati 100 %, maka retribusi parkir semakin efektif. Untuk melihat lebih jelas efektifitas retribusi parkir dapat digambarkan pada Tabel 25

Tabel 25
Efektifitas Retribsui Parkir Terhadap Target

JENIS PARKIR	TARGET UPP	REALISASI	%	EFEKTIFITAS
TEPI JALAN	1.525.393.752	1.354.439.000	89%	CUKUP EFEKTIF
LINGKUNGAN	4.920.000.000	4.968.297.750	101%	SANGAT EFEKTIF
JUMLAH	6.445.393.752	6.322.736.750	98%	EFEKTIF

Sedangkan jika efektifitas dibandingkan antara potensi dengan realisasi retribusi parkir, dapat digambarkan pada Tabel 26.

Tabel 26
Efektifitas Retribsui Parkir
Terhadap Potensi Hasil Penelitian

JENIS PARKIR	POTENSI	REALISASI	%	EFEKTIFITAS
TEPI JALAN	3.220.451.210	1.354.439.000	42%	TIDAK EFEKTIF
LINGKUNGAN	5.777.217.810	4.968.297.750	86%	CUKUP EFEKTIF
JUMLAH	8.997.669.020	6.322.736.750	70%	KURANG EFEKTIF

4.6.1. Efektifitas Retribusi Parkir Tepi Jalan

Efektifitas pemungutan retribusi parkir tepi jalan realisasi pencapaiannya Rp 1.354.439.000,- dari targetnya Rp 1.525.393.752,- sudah mencapai 89 % atau “cukup efektif”, namun jika dibandingkan dengan efektifitas hasil penelitian berdasarkan potensinya sebesar Rp 3.220.451.201,- mencapai 42 % atau “tidak efektif”. Hal ini dikarenakan penetapan targetnya masih terlalu rendah dan tidak berdasarkan potensi yang sesungguhnya.

Adapun kendala yang dihadapi dalam pencapaian target, antara lain :

a. Sistem pengendalian pemungutan masih menggunakan setoran wajib minimum, sehingga juru parkir hanya terpaku pada nilai nominal minimum yang wajib disetor.

b. Lemahnya Pengawasan

Jarang dilakukan kontrol atau pengawasan terhadap kinerja para juru parkir di lapangan, mengingat terbatasnya sumber daya yang dimiliki sehingga sering terjadi permasalahan-permasalahan di lapangan seperti :

- 1) Juru parkir tidak menggunakan pakaian seragam pada saat bertugas
- 2) Tidak memberikan karcis parkir kepada pelanggan, atau menggunakan karcis bekas.

- 3) Tarif yang dikenakan lebih tinggi dari harga resmi, sesuai dengan Perda Nomor 1 Tahun 2006.
- 4) Petugas parkir tidak memiliki surat penugasan resmi meskipun berada di tempat parkir resmi yang dikelola oleh pemda.
- 5) Petugas parkir resmi mengarahkan parkir di tempat illegal seperti di trotoar atau melakukan parkir ganda (tumpang tindih).
- 6) Tidak ada absensi yang disediakan sebagai alat kontrol kehadiran, sehingga jam operasional pemungutan retribusi parkir disesuaikan dengan jam kedatangan dan kepulangan juru parkir.

c. Tidak Konsisten Mengendalikan Parkir Ilegal

Maraknya parkir illegal adalah efek dari semrawutnya manajemen transportasi di Jakarta. Angka pertumbuhan kendaraan yang tinggi, dan tidak diimbangi oleh pertumbuhan jalan dan lahan parkir berdampak menjamurnya lokasi parkir liar. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebenarnya sudah berkali-kali melakukan penertiban parkir liar dengan cara menggembok mobil yang parkir sembarangan, bahkan ada yang terpaksa diderek, namun sanksi tersebut tetap tidak dihiraukan. Beberapa hal yang menjadi alasan, antara lain :

- 1) Para juru parkir ilegal merasa bahwa program penertiban hanya merupakan proyek semata, yang tidak dilanjutkan secara konsisten setelah selesai program tersebut.
- 2) Adanya oknum yang turut melindungi para jukir illegal dengan cara membayar “upeti” kepada petugas resmi.
- 3) Sanksi yang dikenakan tidak tegas, dan tidak membuat efek jera bagi si pelanggar.

d. Keterbatasan Sumber Dana

Pemda belum mampu merekrut juru parkir menjadi pegawai organik. Selama ini para juru parkir tersebut bekerja tanpa mendapatkan gaji atau honor tetap dari pemda. Penghasilan mereka berasal dari prosentase penerimaan retribusi harian yaitu sebesar 25 % - 30 % . Hal ini juga rawan kebocoran, mengingat juru parkir

sendiri diberi kewenangan sebagai penerima setoran parkir dari pengguna parkir, sehingga tidak diketahui dengan jelas berapa sesungguhnya penerimaan retribusi yang diperoleh.

e. Terbatasnya lahan parkir.

Dengan pertumbuhan panjang jalan 0,01 % per tahun dan pertumbuhan kendaraan bermotor 9 % pertahun setidaknya membutuhkan penambahan dan perluasan lahan parkir, namun karena keterbatasan lahan, tingginya biaya dan mahalnnya harga tanah membuat tidak tersedianya lahan parkir yang memadai. Hal ini akhirnya menimbulkan munculnya parkir liar yang dikelola oleh para preman jalanan. Pendapatan dari parkir liar ini merupakan potensi pendapatan yang hilang, selain itu juga mengakibatkan bertambahnya kemacetan lalu lintas, karena keberadaannya tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku.

f. Murahnnya Tarif Retribusi Parkir.

Pertimbangan yang perlu diambil oleh pemerintah daerah dari retribusi parkir adalah bagaimana menetapkan tarif parkir yang paling tepat, yang sesuai dengan kesanggupan atau kemampuan membayar dari masyarakat. (*willingness to pay*). Idealnnya retribusi parkir dapat digunakan sebagai alat untuk mendapatkan pendapatan asli daerah sekaligus sebagai alat untuk mengendalikan penggunaan kendaraan pribadi.

Untuk bisa meningkatkan pendapatan retribusi sekaligus menekan jumlah kendaraan di jalan raya adalah dengan cara memberlakukan tarif yang tinggi, mengingat tarif yang saat ini berlaku dinilai terlalu rendah, belum ada kenaikan tarif sejak tahun 2006. Murahnnya tarif parkir menjadi salah satu penyebab terjadinya kemacetan di Jakarta, selain itu investor menjadi ragu-ragu untuk menanamkan modalnnya pada usaha pengelolaan parkir swasta. Dari hasil penelitian perusahaan konsultan properti Colliers International yang melakukan survei tarif parkir di kota-kota dunia ternyata tarif parkir di sebuah kota menunjukkan kemajuan ekonominya. Jika tarif parkir semakin meningkat, itu menunjukkan kota tersebut serius membenahi diri untuk menyambut investor. Sebagai perbandingan Para pengguna lahan parkir di London harus mengeluarkan uang £578.87 atau Rp 8.297.513,9 per bulan, di Hongkong sebesar \$ 5.736,13

(HKD) atau Rp 6.625.051,32, di Jepang sebesar ¥ 50.609,83 (JPY) atau Rp 5.812.215,07. Adapun Jakarta dinobatkan sebagai kota bertarif parkir termurah di dunia, yaitu Rp 275.583 per bulan. (<http://cars.uk.msn.com>).

Idealnya revisi kebijakan tentang tarif dilakukan setiap 2-3 tahun sekali atau menyesuaikan dengan laju inflasi yang terjadi.

4.6.2. Efektifitas Retribusi Parkir Lingkungan

Pencapaian realisasi retribusi parkir lingkungan sebesar Rp 4.968.297.750,- dari target yang telah ditetapkan Rp 4.920.000.000 adalah sebesar 101 % atau sangat efektif. Hal ini dikarenakan penetapan target ditentukan berdasarkan pengalaman perolehan tahun sebelumnya. Namun jika dibandingkan dengan potensi hasil survey sebesar Rp 5.777.217.810, hasilnya baru mencapai 86 % atau masih “cukup efektif”, sehingga untuk kedepannya harus bisa ditingkatkan menjadi lebih efektif bahkan sangat efektif, sehingga setiap tahun selalu terjadi kenaikan.

Faktor-faktor yang perlu diperhatikan untuk dapat lebih meningkatkan efektifitas retribusi parkir, antara lain :

a. Menyediakan sarana pendukung pemungutan retribusi parkir.

Untuk lingkungan parkir sarana pendukung seperti rambu parkir, garis marka parkir, papan tarif retribusi parkir, sudah memadai, namun untuk parkir tepi jalan fasilitas pendukung tersebut masih sangat kurang. Bahkan untuk parkir tepi jalan tidak disediakan tanda retribusi parkir. Pada waktu pengguna jasa parkir memarkirkan kendaraannya di tepi jalan, langsung ditinggal begitu saja, juru parkir tidak menyerahkan tanda retribusi parkir. Lain halnya dengan parkir lingkungan, begitu melewati gardu pintu masuk, petugas gardu langsung memberikan tanda retribusi parkir kepada pengendara. Hal demikian mengakibatkan keamanan dan kenyamanan parkir tepi jalan menjadi sangat rawan, karena sulit untuk melakukan kontrol dan pengecekan apabila ada yang mengaku bahwa kendaraan orang lain adalah miliknya.

b. Meningkatkan SDM Parkir

Menjadi juru parkir tidak dibutuhkan keahlian dan keterampilan khusus, siapa pun orang yang tidak memiliki pekerjaan dan penghasilan tetap dapat

melakukannya. Hal inilah yang membuat proses perekrutannya menjadi lemah. Apalagi berdasarkan sejarahnya, mereka telah lebih dulu menguasai lokasi parkir sebelum Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melegalkan aktivitas mereka, sehingga proses perekrutannya tanpa seleksi khusus. Beberapa diantara mereka bahkan ada yang sudah diwariskan pada keturunannya.

Menjadi juru parkir tidak hanya sekedar mampu mengarahkan pengemudi untuk memarkirkan kendaraannya dengan benar, tetapi perlu juga dibekali dengan pengetahuan dan keterampilan bagaimana melayani pelanggan dengan baik dan benar. Mengingat rasio perbandingan petugas organik dan pegawai harian lepas 53 : 361, dimana lokasi kerja petugas organik di lingkungan parkir (off street) sedangkan pegawai harian lepas lokasi kerjanya di tepi jalan (on street). Sehingga keluhan tentang tidak diberikannya karcis oleh juru parkir tidak ditemukan lagi.

c. Mengintegrasikan program-program yang ada

Upaya untuk dapat meningkatkan pendapatan daerah dari sektor perparkiran hendaknya dibarengi dengan upaya untuk bisa mengembalikan fungsi jalan sesuai dengan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Disebutkan bahwa jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas. Sehingga tidak terjadi program yang tumpang tindih atau bertentangan dengan program lain.

Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tersebut fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan rambu lintas, dan atau marka jalan. Sedangkan sebagian besar status jalan yang ada di Jakarta adalah jalan Provinsi, yaitu jalan kolektor primer yang menghubungkan ibukota Provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota. Jalan kolektor primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 (empat puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter. Sedangkan jalan kabupaten atau kota merupakan jalan lokal primer, yaitu jalan yang di desain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam, dengan lebar badan jalan paling sedikit 7,5 (tujuh koma lima) meter.

BAB 5

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis permasalahan retribusi parkir tersebut diatas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

a. Potensi Pendapatan Retribusi Parkir di Wilayah Kota Administrasi Jakarta Selatan.

Perhitungan penetapan target penerimaan retribusi didasarkan pada Pergub No. 110 tahun 2010, adalah *on street* sebesar Rp 1.261.878.000,- dan *off street* sebesar Rp 3.869.073.000,- atau seluruhnya sebesar Rp 5.130.951.000,-. Namun selain menggunakan dasar Pergub 110 Tahun 2010, dalam menetapkan target penerimaan retribusi parkir didasarkan pada sejarah pengalaman tahun-tahun sebelumnya dengan menetapkan besaran target berkisar antara 10 – 25 % dari realisasi tahun lalu, fluktuasi target dari tahun-tahun sebelumnya dan atas kesepakatan dengan legislatif.

Potensi pendapatan retribusi parkir berdasarkan Perda Nomor 1 Tahun 2006, dimana diberlakukan penerapan tarif yang lebih tinggi atau tarif progresif pada kendaraan yang memiliki durasi parkir jangka panjang, untuk parkir *on street* adalah sebesar Rp 3.220.451.210,- dan potensi untuk parkir *off street* adalah sebesar Rp 5.777.217.810,- sehingga keseluruhannya adalah sebesar Rp 8.997.669.020,-

b. Efektifitas Penerimaan Retribusi Parkir

Efektifitas penerimaan retribusi parkir berdasarkan target UPP Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, dengan menggunakan dasar Pergub 111 Tahun 2010 pencapaian penerimaan retribusi parkir *on street* sebesar Rp 1.525.393.752 dan terealisasi sebesar Rp 1.354.439.000,- (89 %) atau “cukup efektif”, sedangkan target *off street* adalah sebesar Rp 4.920.000.000,- dan terealisasi sebesar Rp 4.968.297.750,- (101 %) atau “sangat efektif. Sehingga secara keseluruhan target penerimaan retribusi parkir sebesar Rp 6.445.393.752,- terealisasi sebesar Rp 6.322.736.750,- (98 %) atau “efektif”.

Berdasarkan Perda Nomor 1 Tahun 2006, potensi penerimaan retribusi parkir *on street* sebesar Rp 3.220.451.210,- terealisasi sebesar Rp 1.354.439.000,- (42%) atau “tidak efektif”, untuk *off street* potensinya sebesar Rp 5.777.217.810,- terealisasi sebesar Rp 4.968.297.750,- atau “cukup efektif”. Sehingga secara keseluruhan potensi penerimaan retribusi parkir sebesar Rp 8.997.669.020,- terealisasi sebesar Rp 6.322.736.750,- (70%) atau “kurang efektif”.

c. Permasalahan dalam praktek pemungutan retribusi parkir

1) Tidak tersedianya sarana pendukung pemungutan retribusi parkir

Fasilitas pendukung pemungutan retribusi parkir, khususnya parkir tepi jalan masih tidak memadai karena tidak tersedia papan tarif retribusi, tanda pengenaan retribusi, garis marka parkir,

2) Pengelolaan SDM yang masih rendah

Berdasarkan sejarahnya, para juru parkir telah lebih dulu menguasai lokasi parkir sebelum Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melegalkan aktivitas mereka, sehingga proses perekrutannya tanpa seleksi khusus. Setelah direkrut mereka tidak dibekali dengan pengetahuan dan keterampilan untuk melayani pelanggan dengan baik dan benar. Padahal para juru parkir tersebut yang langsung berhadapan dengan pengguna jasa parkir dan bertindak sebagai kasir di lapangan. Sedangkan mereka dulunya berasal dari para jawara atau preman di daerah setempat.

3) Lemahnya Pengawasan

Jarang dilakukan kontrol atau pengawasan terhadap kinerja para juru parkir di lapangan. Juru parkir sering melanggar aturan-aturan yang ada seperti tidak menggunakan pakaian seragam pada saat bertugas, tidak memberikan karcis parkir kepada pelanggan, memanfaatkan trotoar sebagai tempat parkir, memperkenankan parkir tumpang-tindih, dll.

4) Terbatasnya lahan parkir

Dengan pertumbuhan panjang jalan 0,01 % per tahun dan pertumbuhan kendaraan bermotor 9 % pertahun setidaknya membutuhkan penambahan dan perluasan lahan parkir, namun karena keterbatasan lahan, tingginya biaya dan mahalnnya harga tanah membuat tidak tersedianya lahan parkir yang memadai. Hal ini akhirnya menimbulkan munculnya parkir liar yang dikelola oleh para preman jalanan. Pendapatan dari parkir liar ini merupakan potensi pendapatan yang hilang, selain itu juga mengakibatkan bertambahnya kemacetan lalu lintas, karena keberadaannya tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku.

5.2. Saran

Berdasarkan uraian tersebut diatas, dapat disarankan hal-hal sebagai berikut :

a. Menyediakan sarana dan prasarana parkir on street yang memadai

Pemda perlu melakukan memfasilitasi sarana dan prasarana parkir on street yang memadai, sehingga penerapan tarif bisa sesuai dengan Perda yang berlaku. Atau jika tidak Pemda perlu mencari model pengelolaan parkir yang sesuai dengan karakteristik yang dimiliki Jakarta, yaitu keterbatasan lahan, sebagai solusi penghapusan parkir on street.

b. Menaikan tarif retribusi parkir

Murahnya tarif retribusi parkir di Jakarta dibandingkan dengan kota-kota di negara maju lainnya, menandakan bahwa tingkat keseriusan menangani permasalahan lalu lintas masih rendah. Besaran tarif parkir merupakan hal mendesak yang harus segera ditangani mengingat pengelolaan parkir merupakan salah satu sub system lalu lintas. Sejak Perda No. 1 Tahun 2006 tentang Retribusi diberlakukan hingga tahun 2010 belum dilakukan perubahan tarif. Kenaikan tarif parkir diharapkan dapat menekan penggunaan kendaraan pribadi dan mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas.

c. Merubah Paradigma

Perlu adanya perubahan paradigmm dalam hal mengani masalah parkir. Paradigma lama menekankan bahwa penyediaan lahan parkir disesuaikan dengan

kebutuhan (demand) yang ada dan penentuan tarif diperhitungkan sebagai ganti dari biaya investasi, biaya penatausahaan dan biaya pemeliharaan.

Sedangkan paradigma baru adalah bagaimana mengurangi jumlah permintaan dan memberikan keuntungan (benefit) yang besar bagi mereka yang bersedia untuk melakukannya. Sehingga penggunaan lahan parkir menjadi lebih efisien.

d. Mencari solusi alternatif untuk mengurangi parkir tepi jalan untuk kelancaran lalu lintas

Dengan tingkat road ratio (perbandingan luas jalan dibandingkan dengan luas lahan) yang baru mencapai 6,8 persen, dan 30 % dari road ratio tersebut di jadikan sebagai lahan parkir, maka pemanfaatan fungsi jalan sebagai sarana lalu lintas sangat tidak efisien. Belum lagi setiap tahun pertumbuhan kendaraan di Jakarta naik sekitar 9 % dan membutuhkan ruas jalan yang lebih luas.

Untuk bisa mengoptimalkan pendapatan daerah dari parkir kendaraan sekaligus dapat mengoptimalkan fungsi jalan, maka Pemerintah Provinsi DKI Jakarta diharapkan dapat menjalin kerja sama dengan beberapa pihak, untuk bisa menambah lokasi parkir diluar

badan jalan seperti pelataran parkir atau gedung-gedung parkir dengan cara memberikan tawaran-tawaran yang menarik kepada para pengusaha di bidang property agar mau menginvestasikan modalnya untuk penyediaan lahan parkir di luar badan jalan (off street).

5.3. Kelemahan Penelitian

- a. Perhitungan potensi hanya didasarkan pada keberadaan Satuan Ruang Parkir (SRP) yang resmi sesuai dengan yang tercantum pada Peraturan Gubernur Nomor 111 Tahun 2010.
- b. Tidak mencatat secara akurat waktu yang dibutuhkan per kendaraan pada saat parkir, melainkan berdasarkan rentang waktu yang ditentukan.,
- c. Tidak memiliki data parkir ilegal yang ada di wilayah Jakarta Selatan, sehingga tidak bisa diperhitungkan sebagai sumber potensi yang hilang.

- d. Tidak memperhitungkan berapa jumlah orang yang membayar parkir dikenakan tarif lebih besar dari tarif resmi.
- e. Tidak memperhitungkan banyaknya praktek parkir ganda di satu SRP (tumpang tindih).



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Devas, Nick, dkk. 1989. *Keuangan Pemerintah Daerah Di Indonesia*, Universitas Indonesia Press: Jakarta.
- Fisher, Ronald C, 1996. *State and Local Public Finance*. Times Mirror Higher educations Group : USA.
- Halim, Abdul. 2004. *Manajemen Keuangan Daerah*. Unit Penerbit dan Percetakan Akademi Manajemen Perusahaan YKPN : Yogyakarta.
- Halim, Abdul, Damayani , Theresia, 2007. *Pengelolaan Keuangan Daerah, Seri Bunga Rampai Manajemen Keuangan Daerah*. UPP STIM YKPN : Yogyakarta.
- Haritz, Benyamin, *Peran Adminisitrasi Pemerintah Daerah : Efektivitas Penerimaan Retribusi Daerah Pemerintah Daerah Tingkat II se Jawa Barat*, seperti dikutip oleh Errly dalam tesisnya yang berjudul *Tinjauan Terhadap Retribusi Terminal Sebagai Sumber Pendapatan Asli Daerah Bekasi*, 2006, hal 7.
- Kaho, Josef Riwu. 1995. *Prospek Otonomi Daerah di Negara Republik Indonesia: Identifikasi Beberapa Faktor Yang Mempengaruhi Penyelenggaraannya*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Kaho, Josef Riwu. 1997. *Prospek Otonomi Daerah di Negara Republik Indonesia*. Rajawali Press:Jakarta.
- Koswara, E. Maret 2000. *Menyongsong Pelaksanaan Otonomi Daerah Berdasarkan UU No. 22 Tahun 1999: Suatu Telaahan Menyangkut Kebijakan, Pelaksanaan dan Kompleksitasnya*. Analisis CSIS. No. 1 Tahun XXIX. Centre for Strategic and International Studies. Jakarta.
- Mankiw, N Gregory, Mark P Taylor, 2006. *Microeconomic*. CengageLearning EMEA : USA.
- Mangkoesoebroto, Guritno, 1993. *Ekonomi Publik* Edisi Ketiga, BPFE : Yogyakarta.
- Mardiasmo,2002.*Otonomi Daerah dan Manajemen Keuangan Daerah*.ANDI Offset Yogyakarta.

- Mcqueen, Jim, 1998. *Development of a Model For User Fees a Model On Policy Development in Creating and Maintaining User Fees For Municipalities*. MPA Research Paper. The University Western Ontario.
- Munawir, S. 1997. *Perpajakan*. Liberty: Yogyakarta
- Musgrave, Richard and Peggy B. Musgrave. 1984. *Public Finance in theory and Practise*, Mc. Graw Hill Book Company : London.
- Ndraha, Taliziduhu, 2000, *Ilmu Pemerintahan (Kybernology)*. Rineka Cipta : Jakarta.
- Prakosa, Kesit Bambang. 2005. *Pajak dan Retribusi Daerah*. UII Press: Yogyakarta
- Purbokusumo, Yuyun, M. Baiquini, Arief Akyat dan Idham Ibtu, 2006. *Reformasi Terpadu Pelayanan Publik (Integrated Civil Service Reform)*. Kerjasama Pemerintah Propinsi DIY dan Kemitraan bagi Pembaharuan Tata Pemerintahan di Indonesia.
- Rasyid, Muhammad Ryaas, 2000, *Makna Pemerintahan – Tinjauan dari segi Etika dan Kepemimpinan*, PT. Mutiara Sumber Widya: Jakarta.
- Rochmat Soemitro, *Asas dan Dasar PerRetribusian 1*, PT Eresco, Bandung, 1986
- Sidik, Machfud, 2002. *Optimalisasi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Dalam Rangka Meningkatkan Kemampuan Keuangan Daerah*, Orasi Ilmiah, disampaikan pada Acafa Wisuda STIA LAN : Bandung. 10 April 2002.
- Soemitro, Rochmat. 1991. *Asas dan Dasar Perpajakan 3*. PT Eresco: Bandung.
- Suparmoko, M. 1997. *Keuangan Negara dalam Teori Praktek*. BPFE : Yogyakarta
- Syamsi, Ibnu. 1988. *Dasar-dasar Kebijakanaksanaan Keuangan Negara*. Bina Aksara: Jakarta.
- Thoha, Miftah. 1995, “*Harmonisasi Hubungan Pusat dan Daerah Dalam Rangka Pelaksanaan Otonomi Daerah*” dalam buku Birokrasi Indonesia Dalam Era Globaliasi, Batang Gadis, Pusdiklat Depdikbud : Jakarta.
- Widjaja, A.W. 2001. *Otonomi Daerah dan Daerah Otonom*. PT RajaGrafindo Persada: Jakarta.
- Widayat, Wahyu, 2000. *Maksimisasi PAD Sebagai Kekuatan Ekonomi Daerah*, Jurnal Akuntansi dan Manajeman: STIE YKPN.
- Zorn, C. Kurt, 1991. *User Charges and Fees* dalam John F. Patersen dan Dennis F. Strachoto (Eds.). *Local Government Finance : Concept and Practices Chicago, Illinois*. Government Finance Officers Associaton : USA.

_____,1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Dirjen Perhubungan Darat : Jakarta.

Peraturan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 1999 tentang pemerintah daerah yang telah diubah dan ditambah dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pusat Dan Daerah yang telah diubah dan ditambah dengan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah telah diubah dan ditambah dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004.

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintah dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II.

Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 1994 tentang Tata Cara Parkir Kendaraan Bermotor di Jalan.

Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 73 Tahun 1999 tentang Pedoman Penyelenggaraan Perparkiran di Daerah.

Peraturan Daerah Propinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 1999 tentang Perparkiran.

Peraturan Daerah Propinsi DKI Jakarta Nomor 6 Tahun 1999 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan di Propinsi DKI Jakarta.

email

<http://bataviase.co.id/node/95710>

<http://forum.detik.com/catatan-agus-pambagio-menyongsong-atau-menolak-parkir-berlangganan-t134179.html>

<http://cars.uk.msn.com>

<http://www.crayonpedia.org/mw/BSE:Pajak>: (BAB_16)

<http://parkirjakartablogspot.com/2008/12/sistem-perparkiran-di-jakarta-masih>

www.bappedajakarta.go.id/Bab III Kebijakan Umum Pengelolaan Keuc Daerah

www.jakarta.go.id

