



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS FORMULASI KEBIJAKAN
ATAS KENAIKAN TARIF RETRIBUSI PARKIR SERTA
KEBIJAKAN PARKIR BERLANGGANAN
DI KOTA BATAM**

TUGAS KARYA AKHIR

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Ilmu Administrasi dalam bidang Ilmu Administrasi**

**FYKO FABUD PRATAMA
1006816602**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM STUDI ADMINISTRASI FISKAL EKSTENSI
DEPOK
JUNI 2012**

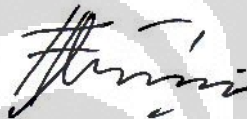
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Tugas Karya Akhir ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar**

Nama : Fyko Fabud Pratama

NPM : 1006816602

tandatangan :



.....
Tanggal : 26 Juni 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Fyko Fabud Pratama
NPM : 1006816602
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul Skripsi : ANALISIS FORMULASI KEBIJAKAN ATAS
KENAIKAN TARIF RETRIBUSI PARKIR
SERTA KEBIJAKAN PARKIR
BERLANGGANAN DI KOTA BATAM

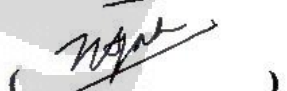
Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Drs. Asrori, MA, FLMI



Sekretaris Sidang : Wisamodro Jati, S.Sos, M. Int. Tax



Penguji Ahli : Achmad Lutfi, S.Sos, M.Si



Pembimbing : Dra. Inayati, M.Si.



Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 26 Juni 2012

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbilalamin Segala Puji Bagi Allah atas Rahmat dan HidayahNya serta kemudahan-kemudahan yang diberikan kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian dan penyusunan Tugas Karya Akhir ini. Penulisan tugas karya akhir dilakukan dalam rangka pemenuhan salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia. Penulis menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada:

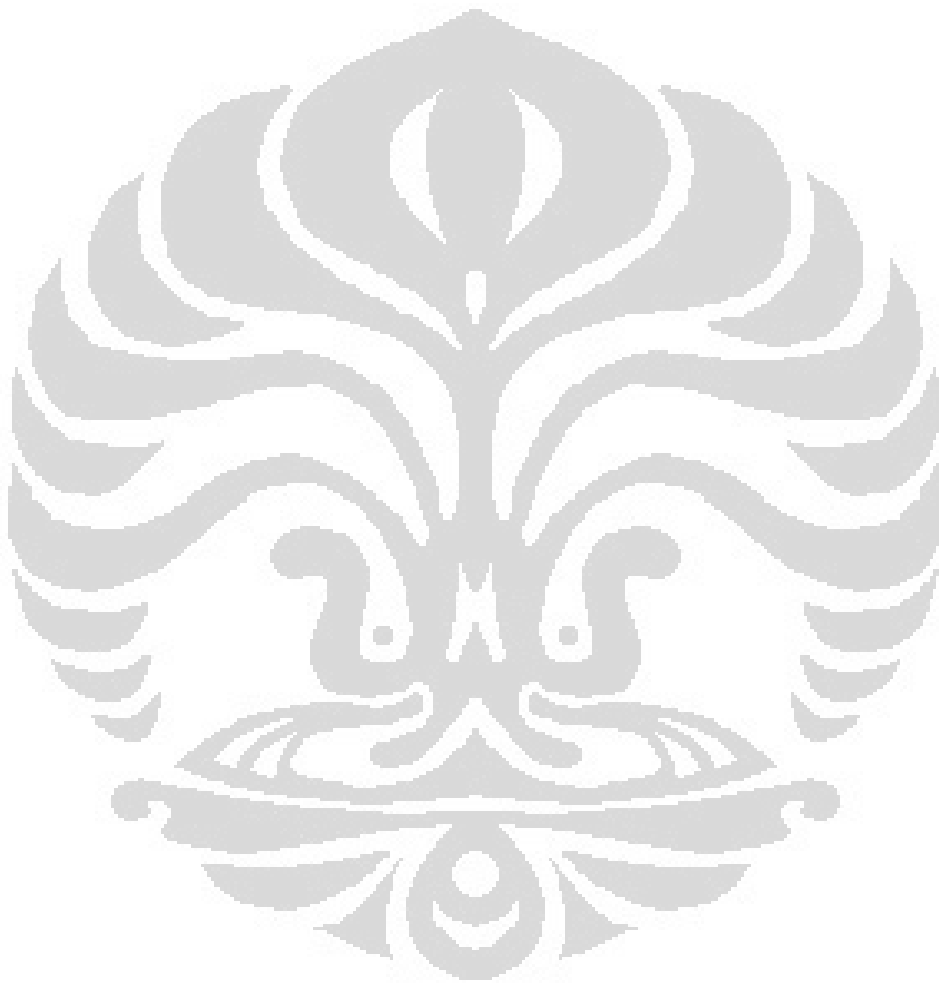
1. Prof. Dr Bambang Shergi Laksmono, M.Sc selaku Dekan FISIP UI.
2. Dr. Roy Valiant Salomo, M.Soc. Sc, selaku Ketua Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
3. Drs. Asrori, MA, FLMI selaku Ketua Program Sarjana Ekstensi FISIP UI.
4. Dr. Ning Rahayu M.Si selaku Ketua Program Sarjana Ekstensi Fiskal FISIP UI.
5. Dra. Inayati, M.Si, selaku Dosen Pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan penulis dalam penyusunan tugas karya akhir ini.
6. Seluruh dosen yang mengajar di kelas Ektensi Fiskal 2010 yang telah memberikan pengetahuannya selama penulis kuliah di FISIP UI.
7. H. Firman M.Si dari DPRD Kota Batam, Agus Sulaiman dari Dinas Perhubungan Kota Batam, Yulidasril, ATD. selaku mantan Kepala Bidang DLLAJ Perhubungan Darat Dinas Perhubungan Kota Batam, Drs. Khairizi Kasuma dari Dinas Pendapatan Kota Batam, Frans Situomrang dari CV. Batam Scrap, Joki Naenggolan dan Dino selaku Juru Parkir tepi jalan umum, dan Anto serta Santi selaku Pengguna jasa parkir, yang telah bersedia membantu dan menjadi narasumber serta menyempatkan waktu dalam memberikan informasi dan data yang diperlukan oleh penulis.

8. Ibu Jus, Odang Sayul serta Bang Ino yang sudah memberikan dukungan moril dan spiritual serta didikan hingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini.
9. Pak Haji Agus Sulaiman serta Bang Mul yang telah memberikan pesan-pesan, nasihat serta masukan-masukan dan pengetahuan tentang agama kepada penulis.
10. Para Sahabat dari kapuas depok Ari, Topan, Frandy, Deny, Ferdynal, Shandy, Bang lek, Bang Minggu, Aa Iin Terima kasih atas Doa kalian, semangat serta pertemanan hingga saat ini.
11. Soso, Ody, Ardi, Dude, Ocini, Genida, Edwin Basten aka Arab, Roni lelek, Agit joe, Ian Bastian, Atma Dewa, Adrie Tj aka Padang, serta semua alumni D3 Pajak 06 FISIP UI yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu. kenangan indah D3 akan selalu penulis ingat hingga akhir hayat.
12. Om Andika yang telah selalu memberikan semangat serta mengajarkan penulis tentang dunia Komputer dan Over Clock.
13. Eja, Afif, Gunto, Ucok, Nando, Tyo, Acal, Algo, Andi purwa selaku Penghuni Azzelia aka Azzelia Crew yang udah gila-gilaan bareng ampe mandi ujan di siang bolong. thx u guys.
14. Mas Andri teman sekaligus mentor penulis, Oi Noory yang ngakunya orang korea, Andi si Petualang dari Purwakarta, Kang Aryo, Lavira, Vicha, Pak Try, Dimas kibo, Pira, Pika, Henry Kiting, Adam, Daci, Aldilla, rizka, Nat-nat, Naela, Eliana, Erik, Chandra, thx guys. Teman seperbimbingan Permana dan Desi, yang udah susah bareng dan deg-degan bareng, thx yo. Serta teman-teman Ekstensi Fiskal angkatan 2010 semua penyeteraan yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, Always Keep Fighting Guys !!! .
15. Penghuni Kostan Griya Satria Tri, Iswanto, Bayu, Hamid Nuril, Aep, Mas Aji, Ibo. Thx buat Doa serta masukannya teman, dan tidak lupa buat Balak Enamnya.
16. Pihak-pihak lain yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu namu telah memberikan kontribusi pada penulisan tugas karya akhir ini.

Akhir kata penulis berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga tugas karya akhir ini membawa manfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan.

Depok, Juni 2012

Penulis



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

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

Nama : Fyko Fabud Pratama

NPM : 1006816602

Program Studi : Fiskal

Departemen : Ilmu Administrasi

Fakultas : FISIP

Jenis Karya : Tugas Karya Akhir

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 FORMULASI KEBIJAKAN ATAS KENAIKAN TARIF RETRIBUSI PARKIR SERTA KEBIJAKAN PARKIR BERLANGGANAN DI KOTA BATAM** beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/ formakan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 26 Juni 2012

Yang Menyatakan,



(Fyko Fabud Pratama)

ABSTRAK

Nama : Fyko Fabud Pratama
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul : Analisis Formulasi Kebijakan Atas Kenaikan Tarif Retribusi Parkir Serta Kebijakan Parkir Berlangganan Di Kota Batam

Penelitian ini membahas tentang formulasi kebijakan atas kenaikan tarif retribusi parkir serta kebijakan parkir berlangganan di Kota Batam. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis latar belakang kebijakan kenaikan tarif retribusi parkir dan menganalisis kebijakan parkir berlangganan di Kota Batam serta memaparkan proses dari formulasi kebijakan kenaikan tarif retribusi parkir dan kebijakan parkir berlangganan di Kota Batam.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dengan metode pengumpulan data secara studi pustaka dan wawancara tidak terstruktur dengan teknik analisis data secara kualitatif. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa kebijakan kenaikan tarif retribusi parkir dilatarbelakangi oleh dorongan untuk menaikkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Batam, meminimalisir jumlah kendaraan yang parkir di tepi jalan umum serta meningkatkan pelayanan kepada masyarakat. Sedangkan kebijakan parkir berlangganan dilatarbelakangi oleh dorongan untuk memberikan alternatif bagi masyarakat untuk dapat memudahkan dalam hal pembayaran retribusi parkir serta tarif yang murah serta untuk meminimalisir kebocoran penerimaan dari pendapatan retribusi parkir. Permasalahan yang timbul dari kebijakan atas kenaikan tarif retribusi parkir di Kota Batam antara lain adalah adanya protes dari masyarakat tentang kenaikan tarif dikarenakan masih kurangnya pelayanan serta sarana dan prasarana yang diberikan oleh Pemerintah Kota Batam, masih adanya juru parkir ilegal, serta konsep parkir berlangganan.

Kata Kunci:

Analisis Formulasi Kebijakan, Kenaikan Tarif Retribusi Parkir, Parkir Berlangganan, Kota Batam

ABSTRACT

Name : Fyko Fabud Pratama
Study Program : Undergraduate Program of Fiscal Administration
Title : Formulation Analysis On Policy Increase Rates And
Charges : Parking Policy Subscribe in Batam

This study discusses the formulation of policy on the rate increase parking fees and parking policies subscribed in Batam. The purpose of this study is menganalisis policy background rate increase parking fees and parking subscribe to analyze policy in Batam and describe the process of policy formulation rate increase parking fees and parking policies subscribed in Batam.

The approach used in this study is a qualitative approach to data collection methods in the literature study and interviews are not structured in a qualitative data analysis techniques. The results of this study stated that the policy rate increase parking charges motivated by the urge to raise revenue (PAD) Batam, minimizing the number of vehicles parked on the public roads and improve the public service. While the parking policy motivated by the urge to subscribe to provide an alternative for people to be able to facilitate the payment of levies in terms of parking and a cheap rate and to minimize the leakage of revenue from parking fee revenues. Problems arising from the policy rate increase parking fees in Batam include protests from the public about the rate increase was due to a lack of services and facilities provided by the Batam City Government, the persistence of illegal parking clerk, as well as subscribe to the concept of parking.

Keyword:

Analysis of policy formulation, Levy Rates Increase parking, parking Subscription, City of Batam

DAFTAR ISI

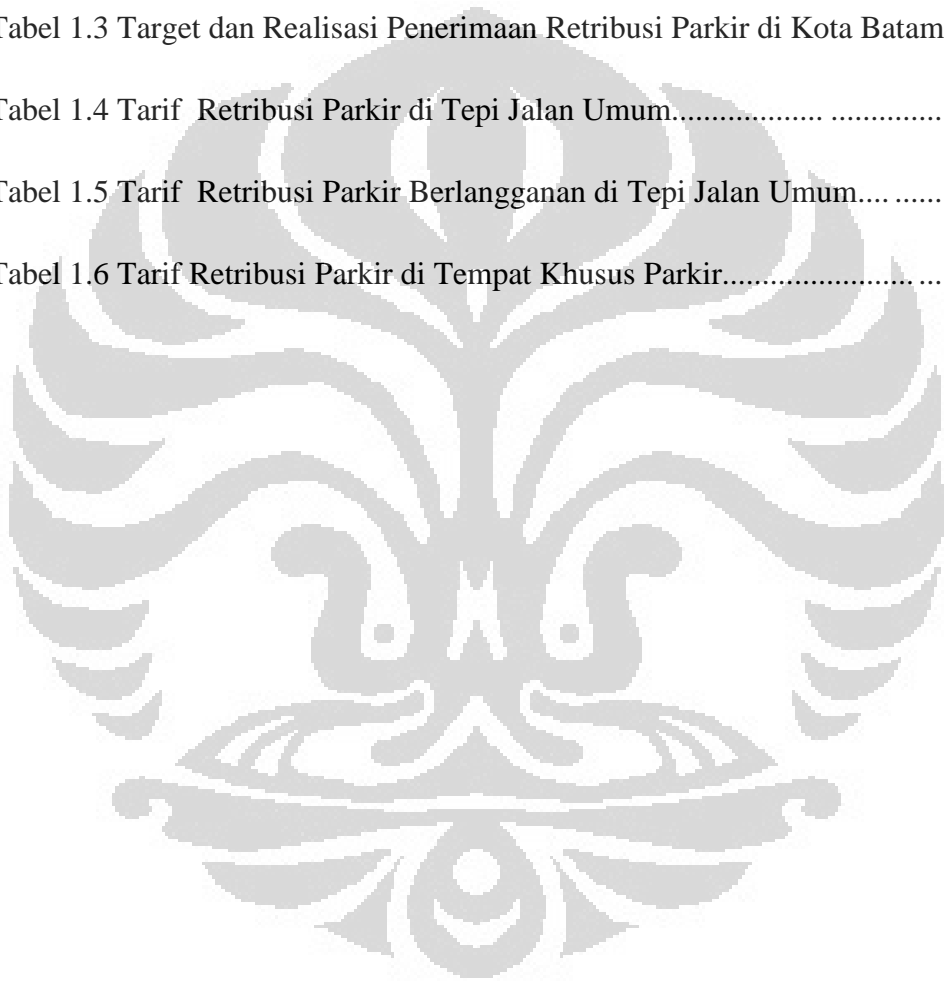
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vii
ABSTRAK.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
1. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Permasalahan.....	1
1.2 Pokok Permasalahan.....	8
1.3 Tujuan Penelitian.....	10
1.4 Signifikansi Penulisan.....	11
1.5 Sistematika Penulisan.....	11
2. KERANGKA TEORI.....	13
2.1 Tinjauan Pustaka.....	13
2.2 Teori Kebijakan Publik.....	20
2.3 Teori Formulasi.....	23
2.4 Pendapatan Asli Daerah.....	26
2.5 Retribusi Parkir.....	27
2.6 Parkir.....	29
2.7 Teori Tarif.....	30
3. METODE PENELITIAN.....	34
3.1 Metode Penelitian.....	34
3.2 Pendekatan Penelitian.....	34
3.3 Jenis Penelitian.....	35
3.3.1 Berdasarkan Manfaat.....	35
3.3.2 Berdasarkan Tujuan.....	35
3.3.3 Berdasarkan Dimensi Waktu.....	35
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	36
3.5 Teknik Analisis Data.....	37
3.6 Narasumber.....	37
3.7 Lokasi Penelitian.....	38
3.8 Batasan Penelitian.....	39

4. GAMBARAN UMUM KOTA BATAM, DINAS PERHUBUNGAN KOTA BATAM, DINAS PENDAPATAN KOTA BATAM, DAN KETENTUAN UMUM RETRIBUSI PARKIR DI KOTA BATAM	
4.1 Gambaran Umum Kota Batam.....	40
4.1.1 Sejarah Singkat Kota Batam.....	40
4.1.2 Latar Belakang Kota Batam.....	41
4.1.3 Visi dan Misi Kota Batam.....	43
4.2 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Batam.....	43
4.2.1 Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Batam dan Misi.....	43
4.3 Gambaran Umum Dinas Pendapatan Kota Batam.....	46
4.3.1 Visi dan Misi Dinas Pendapatan Kota Batam.....	46
4.3.2 Struktur Organisasi.....	46
4.4 Gambaran Umum Retribusi Parkir di Kota Batam.....	47
4.4.1 Subjek dan Objek Retribusi Parkir.....	47
4.4.2 Mekanisme Pemungutan Retribusi Parkir di Kota Batam.....	48
5. ANALISIS FORMULASI KEBIJAKAN ATAS KENAIKAN TARIF RETRIBUSI PARKIR SERTA KEBIJAKAN PARKIR BERLANGGANAN DI KOTA BATAM	
5.1 Latar Belakang Perumusan Kebijakan Atas Kenaikan Tarif Retribusi Parkir di Kota Batam.	49
5.1.1 Latar Belakang Usulan kebijakan.....	50
5.1.1.1 Untuk Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah.....	51
5.1.1.2 Terkait dengan Faktor Meminimalisir Jumlah Kendaraan Yang Parkir di Tepi Jalan Umum.....	53
5.1.1.3 Peningkatan Pelayanan Kepada Masyarakat.....	57
5.2 Latar Belakang Perumusan Kebijakan Parkir Berlangganan di Kota Batam	58
5.2.1 Alternatif Untuk Mempermudah Pembayaran Serta Dengan Biaya Lebih Murah.....	59
5.2.2 Untuk Meminimalisir Tingkat Kebocoran Dalam Rangka Menaikkan Pendapatan Asli Daerah.....	60
5.3 Proses Formulasi Kebijakan Atas Kenaikan Tarif Retribusi Parkir Serta Kebijakan Parkir Berlangganan di Kota Batam.....	62
5.3.1 Tahap Perencanaan.....	65
5.3.2 Tahap Penyusunan	66
5.3.3 Tahap Pembahasan.....	68
5.3.4 Tahap Evaluasi	74
5.3.5 Tahap Penetapan/ Pengesahan	74
5.3.6 Tahap Pengundangan dan Penyebarluasan	74
6. SIMPULAN DAN SARAN	
6.1 Simpulan	76
6.2 Saran	76

DAFTAR REFERENSI
LAMPIRAN
DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Tabel Perkembangan Jumlah kendaraan Bermotor di Kota Batam	2
Tabel 1.2 Jenis-jenis Pendapatan Asli Daerah Kota Batam.....	4
Tabel 1.3 Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Parkir di Kota Batam.	5
Tabel 1.4 Tarif Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum.....	6
Tabel 1.5 Tarif Retribusi Parkir Berlangganan di Tepi Jalan Umum.....	6
Tabel 1.6 Tarif Retribusi Parkir di Tempat Khusus Parkir.....	7



DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Batam.....	45
Gambar 5.1 Juru Parkir Resmi Kota Batam.....	61
Gambar 5.2 Karcis Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum.....	73



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Pedoman Wawancara
Lampiran 2	Wawancara dengan Firman
Lampiran 3	Wawancara dengan Agus Sulaiman
Lampiran 4	Wawancara dengan Khairizi Kasuma
Lampiran 5	Wawancara dengan Yulidasril
Lampiran 6	Wawancara dengan Frans Situmorang
Lampiran 7	Wawancara dengan Joki Naenggolan
Lampiran 8	Wawancara dengan Dino
Lampiran 9	Wawancara dengan Anto
Lampiran 10	Wawancara dengan Santi



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Era reformasi yang terjadi pada saat ini ternyata membawa hikmah positif bagi daerah, dimana selama ini dominasi pusat terhadap daerah begitu kuat sehingga menimbulkan ketimpangan perekonomian antar daerah. Tuntutan daerah untuk mengarahkan sistem sentralistik kepada sistem desentralisasi menuju otonomi semakin kuat. Semenjak diberlakukannya Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-Undang Nomor 33 tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Pusat dan Daerah serta Undang-undang nomor 28 tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah telah memberikan angin segar bagi daerah dalam mengoptimalkan penerimaan melalui penggalan Potensi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah untuk meningkatkan kemampuan keuangan daerah. Dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009, daerah diberi kewenangan untuk menetapkan tarif pajak daerah dan retribusi daerah untuk meningkatkan penerimaan pendapatan asli daerah guna untuk membiayai pembangunan daerah serta sarana dan prasarana daerah.

Pendapatan Asli Daerah merupakan faktor terpenting dalam pelaksanaan otonomi daerah, dalam menetapkan target penerimaan dari pos ini seyogyanya dilakukan dengan terlebih dahulu menganalisis potensi daerah yang ada. Dengan analisis potensi yang dilaksanakan tiap tahun, maka 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 untuk melaksanakan tugas-tugas pemerintahan dan pembangunan akan semakin lancar.

Batam merupakan pulau dengan luas 415Km persegi yang berada di antara perairan Selat Malaka dan Selat Singapura. Menurut sejarah, perembangan Pulau Batam dapat dilihat pada tiga periode yang berbeda yakni periode masa lampau, periode pendudukan kolonial dan periode globalisasi. Perkembangan pulau Batam awalnya berasal dari Pemerintahan Kesultanan yang sekarang telah berbaur

dengan Republik Singapura dan kerajaan Malaysia yang terlebih dahulu menganut paham moderat. Sekarang Kota Batam adalah kota Industri maju yang letaknya strategis dan merupakan jalur perdagangan internasional yang menghubungkan Asia timur, Amerika Bagian Barat, Timur Tengah dan Eropa. Karena letaknya yang strategis, banyak investor asing yang mendirikan perusahaan di Kota Batam. Hal tersebut memberikan dampak perekonomian yang signifikan terhadap Kota Batam. Hal itu terlihat dengan semakin pesatnya pembangunan di Kota Batam dalam 10 tahun terakhir (skpd.batamkota.go.id).

Kota Batam merupakan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Penetapan Kota Batam oleh Pemerintah Republik Indonesia sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB), tertuang dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2007, Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 serta Keputusan Presiden Nomor 9 Tahun 2008. Oleh karena itu, Kota Batam mempunyai peranan penting dalam perkembangan ekonomi global. Tujuan utama pembentukan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) di Kota Batam adalah untuk mendorong kegiatan lalu lintas perdagangan internasional yang mendatangkan devisa bagi negara serta dapat memberi peluang terbukanya lapangan pekerjaan seluas-luasnya, meningkatkan sektor pariwisata serta penanaman modal asing (skpd.batamkota.go.id).

Dalam 5 tahun terakhir, jumlah kendaraan bermotor yang ada di Kota Batam terus meningkat. Hal itu dikarenakan semakin majunya perekonomian Kota Batam, sehingga kemampuan ekonomi masyarakat juga ikut meningkat. Hal itu terlihat dengan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun. Berikut tabel jumlah kendaraan bermotor dalam 5 tahun terakhir di Kota Batam:

Tabel 1.1

Tabel Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Batam

Jenis Kendaraan	2007	2008	2009	2010	2011
Kendaraan Roda Dua	232.562	245.121	273.538	310.723	345.065
Kendaraan Roda Empat	39.598	42.349	48.784	52.258	57.395
Kendaraan diatas Roda Empat	15.272	18.724	19.373	22.999	24.474

Sumber: telah diolah oleh Peneliti

Dimulai tahun 2008 kendaraan roda dua di Kota Batam mengalami kenaikan 5,13% dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2007. Sedangkan kendaraan roda empat pada tahun 2008 mengalami kenaikan 6,5% dari tahun 2007 dan kendaraan diatas roda empat mengalami kenaikan 18,14 % dari tahun 2007. Pada tahun 2009 kendaraan roda empat mengalami kenaikan 10,39% dari tahun 2008, kendaraan roda empat mengalami kenaikan 13,19% dari tahun 2008 dan kendaraan diatas roda empat mengalami kenaikan 3,35% dari tahun 2008. Tahun berikutnya yaitu tahun 2010 kendaraan roda empat mengalami kenaikan 11,97% dari tahun 2009, kendaraan roda dua mengalami kenaikan 6.64% dari tahun 2009 dan kendaraan diatas roda empat mengalami kenaikan 15,77% dari tahun 2009. Pada tahun 2011 kendaraan roda dua mengalami kenaikan 9,95% dari tahun 2010, kendaraan roda empat mengalami kenaikan 8,96% dari tahun 2010 dan kendaraan diatas roda empat mengalami kenaikan 6,03% dari tahun 2010.

Dari tingkat kenaikan jumlah kendaraan bermotor tiap tahunnya di Kota Batam, dapat diketahui bahwa rata-rata pertahun jumlah kenaikan kendaraan bermotor mengalami peningkatan sebesar 9,67%. Kenaikan ini merupakan angka yang cukup tinggi mengingat luas Kota Batam yang semakin hari tidak akan bertambah luasnya. Hal itu tentu berdampak dengan lalu lintas yang ada di Kota Batam.

Dengan semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun di Kota Batam, lahan parkir tentu menjadi pusat perhatian oleh Pemerintah Kota Batam. Kebutuhan akan lahan parkir semakin lama terus meningkat, membuat Pemerintah kota Batam harus menyediakan lahan parkir yang memadai agar dapat menampung semua aktifitas dari kendaraan bermotor yang ada di Kota Batam. Parkir merupakan bagian dari sistem transportasi, dimana setiap kendaraan yang ada di Kota Batam butuh parkir. Selain dari segi pemenuhan kebutuhan parkir, kemacetan juga menjadi perhatian Pemerintah Kota Batam. Semakin hari kemacetan mulai dirasakan masyarakat di Kota Batam ini. Hal ini dikarenakan semakin banyaknya masyarakat yang menggunakan kendaraan bermotor dalam kegiatan sehari-hari mereka di Kota Batam ini. Jika dilihat dari segi pendapatan, parkir merupakan sumber pendapatan, yaitu melalui pajak parkir dan retribusi parkir. Oleh karena itu, setiap kendaraan yang menggunakan lahan parkir untuk

memarkirkan kendaraannya, akan dikenakan tarif retribusi parkir Selain dari segi pemenuhan kebutuhan parkir, kemacetan juga menjadi perhatian Pemerintah Kota Batam. Semakin hari kemacetan mulai dirasakan masyarakat di Kota Batam ini. Hal ini dikarenakan semakin banyaknya masyarakat yang menggunakan kendaraan bermotor dalam kegiatan sehari-hari mereka di Kota Batam ini (Agus, 2012).

Retribusi parkir merupakan salah satu komponen dari Pendapatan Asli Daerah Kota Batam. Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 6 Tahun 2007, jenis-jenis pajak daerah serta retribusi daerah Kota Batam dapat dilihat di tabel di bawah ini:

Tabel 1.2
Jenis-Jenis Pendapatan Asli Daerah Kota Batam

PAJAK DAERAH KOTA BATAM	RETRIBUSI DAERAH KOTA BATAM
Pajak Hotel	1. Retribusi Pelayanan Kesehatan RSUD
1. Pajak Restoran	2. Retribusi Pelayanan Persampahan/Kebersihan
2. Pajak Hiburan	3. Retribusi Penggantian Biaya Cetak KTP
3. Pajak Reklame	4. Retribusi Penggantian Biaya Cetak Akta Catatan Sipil
4. Pajak Penerangan Jalan	5. Retribusi Pelayanan Parkir ditepi Jalan
5. Pajak Pengambilan & Pengolahan Bahan Galian Golongan C	6. Retribusi Pelayanan Pasar
6. Pajak Parkir	7. Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor
7. Pajak Kepelabuhanan	8. Retribusi Penetapan Jenis dan Sifat Kendaraan Bermotor
	9. Retribusi Izin Mendirikan Bangunan
	10. Retribusi Izin Trayek
	11. Retribusi Izin Pariwisata
	12. Retribusi Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP)
	13. Retribusi Pelayanan dan Perizinan

PAJAK DAERAH KOTA BATAM	RETRIBUSI DAERAH KOTA BATAM
	Kesehatan 14. Retribusi KP2K 15. Retribusi HO dan Pembuangan Limbah 16. Retribusi Kepelabuhanan 17. Retribusi Izin Penyelenggaraan Reklame

Sumber: SKPD Kota Batam

Pada tahun 2012 ini, Pemerintah Kota Batam ingin meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Batam dari berbagai sektor. Salah satunya adalah Retribusi parkir. Hal ini dikarenakan potensi dari retribusi parkir sangat besar untuk digali lagi. Untuk itu pada tahun 2012 ini Pemerintah Kota Batam menargetkan Penerimaan dari Retribusi Parkir sebesar 2 M (<http://batam.tribunnews.com>).

Tabel 1.3
Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Parkir
di Kota Batam

Tahun	Target	Realisasi	Surplus/ Minus	Persentase
2007	710.000.000	900.440.000	+190.440.000	78,9%
2008	900.000.000	884.000.000	-16.000.000	98%
2009	1.100.000.000	1.100.005.000	+5.000	100,5%
2010	1.100.000.000	731.600.000	-368400.000	66,5%
2011	1.200.000.000	1.177.660.000	-22.340.000	98%%

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Batam

Jika dilihat dari tabel diatas, penerimaan retribusi parkir Kota Batam dalam kurun waktu 5 tahun terakhir masih belum memenuhi target. Hal tersebut terlihat dengan masih belum tercapainya target retribusi parkir pada tahun 2007, 2008, 2010 dan 2011. Target penerimaan retribusi daerah hanya tercapai pada

tahun 2009 saja, dan itupun hanya surplus Rp. 5.000 dari target penerimaan yang telah ditetapkan.

Berdasarkan Peraturan Daerah (Perda) Kota Batam Nomor 1 tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir. Maka tarif retribusi parkir untuk kendaraan roda empat dan roda dua di tepi jalan di Kota Batam mengalami kenaikan 100 persen. Untuk kendaraan roda dua, mengalami kenaikan dari Rp 1000 menjadi Rp 2000, dan roda dua Rp 500 menjadi Rp 1000. Termasuk tarif retribusi kendaraan jenis truk dan kendaraan sejenisnya mengalami kenaikan sebesar Rp3.000 per sekali parkir. Berikut tabel perbandingan tarif lama dan tarif baru dari retribusi parkir di Kota Batam:

Tabel 1.4

Tarif retribusi Parkir di tepi jalan umum

Jenis Kendaraan	Tarif Lama	Tarif Baru
Bus/ truk	Rp. 1.500,-	Rp. 3.000,-
Mobil penumpang/Van/ Pick up/ Taksi	RP. 1.000,-	Rp. 2.000,-
Sepeda Motor (rodadua/ roda tiga)	Rp. 500,-	Rp. 1.000,-

Sumber: Perda Kota Batam No. 1 Tahun 2012

Berdasarkan tabel diatas untuk tarif retribusi parkir di tepi jalan umum mengalami kenaikan 100 persen dari tarif sebelumnya. Sedangkan untuk tarif retribusi parkir di Tempat Khusus (mall dan ruko), untuk kendaraan roda dua dikenakan tarif Rp. 2.000,- untuk satu kali parkir batas dua jam pertama, setelah dua jam dikenakan Rp. 1.000,- untuk setiap satu jamnya. Dibandingkan dengan tarif baru, tarif lama hanya dikenakan Rp. 1.000,- untuk sekali parkir tanpa ada batas waktu.

Tabel 1.5

Tarif retribusi parkir berlangganan di tepi jalan umum

Jenis kendaraan	Tarif
Bus/ truk	Rp. 300.000,-
Mobil penumpang/Van/ Pick up/ Taksi	Rp. 250.000,-
Sepeda Motor (roda dua/ roda tiga)	Rp. 100.000,-

Sumber: Perda Kota Batam No. 1 Tahun 2012

Berdasarkan tabel diatas, terlihat tarif retribusi parkir langganan untuk berbagai jenis kendaraan bermotor di Kota Batam. Untuk jenis bus/ truk dikenakan tarif Rp. 300.000,- pertahunnya. Untuk mobil penumpang/ van/ pick up/ taksi dikenakan tarif Rp. 250.000,- per tahunnya. Dan yang terakhir untuk jenis kendaraan sepeda motor (roda dua/ roda tiga) dikenakan tarif Rp. 100.000,- pertahunnya. Parkir berlangganan di Kota Batam rencananya akan direalisasikan pada awal september 2012. Hal ini dikarenakan Pemerintah Kota Batam ingin menyelesaikan kontrak dengan pihak ketiga pengelola retribusi parkir sekarang ini yaitu CV Batam Scrap. Kontrak dengan CV Batam Scrap berakhir pada bulan agustus 2012 (DPRD Kota Batam).

Tabel 1.6

Tarif Parkir di tempat khusus parkir

Jenis kendaraan	Tarif lama	Tarif baru
Mobil penumpang/Van/ Pick up/ Taksi	a. Untuk satu kali parkir Rp. 1.000,- b. Tarif parkir inap sebesar Rp. 15.000,-	a. Untuk satu kali parkir dua jam pertama sebesar Rp. 2.000,- b. Untuk setiap satu jam berikutnya Rp.1.000,- c. Tarif parkir inap Rp. 30.000,- perhari
Sepeda Motor (roda dua/ roda tiga)	a. Untuk satu kali parkir Rp. 500,- b. Tarif parkir inap Rp. 10.000,-	a. untuk satu kali parkir dua jam pertama Rp. 1.000,- b. untuk setiap jam berikutnya sebesar Rp. 500,- c. Tarif parkir inap Rp.

Jenis kendaraan	Tarif lama	Tarif baru
		15.000,- perhari
Bus/ truk	a. Untuk satu kali parkir Rp. 2.000,- b. Tarif parkir inap Rp. 30.000,-	a. Untuk satu kali parkir Rp. 3.000,- dua jam pertama b. Untuk setiap satu jam berikutnya sebesar Rp. 1.500,- c. Tarif parkir inap sebesar Rp. 50.000,- perhari

Sumber: Perda Kota Batam No. 1 Tahun 2012

Untuk parkir khusus, tarif parkir inap (tarif lama) dikenakan Rp. 15.000,- perhari sedangkan tarif baru dikenakan Rp. 30.000,- perhari. terjadi kenaikan 100 persen dari tarif lama. Untuk kendaraan roda dua/ tiga, tarif lama dikenakan Rp.500,- untuk satu kali parkir tanpa ada batas waktu dan tarif baru dikenakan Rp. 1.000,- untuk dua jam pertama dan setiap jam berikutnya dikenakan Rp. 500,-. Untuk parkir inap, tarif lama dikenakan Rp. 10.000 dan tarif baru dikenakan Rp. 15.000,-. Terjadi kenaikan 50 persen dari tarif yang lama. Untuk Bus/ truk, tarif lama untuk satu kali parkir dikenakan Rp. 2.000,- untuk sekali parkir tanpa ada batas waktu sedangkan untuk tarif baru dikenakan Rp. 3.000,- untuk sekali parkir dua jam pertama, setelah 2 jam dikenakan Rp. 1.500 tiap jam berikutnya. Untuk tarif parkir inap, tarif lama dikenakan Rp. 30.000,- perhari dan tarif baru dikenakan Rp. 50.000,- perhari.

1.2 pokok Permasalahan

Terkait kenaikan atas retribusi di Kota Batam, menimbulkan banyak pro dan kontra. Pro dan kontra itu datang dari masyarakat yang menggunakan jasa parkir dan juga dari juru parkir yang bekerja melayani pengguna jasa parkir. Masyarakat yang tidak setuju kenaikan tarif retribusi kebanyakan dari masyarakat kalangan menengah ke bawah. Salah satu alasan mereka menolak diberlakukannya tarif retribusi parkir yang baru adalah masih kurangnya sarana

dan prasarana, pelayanan juru parkir, serta keamanan dalam memarkirkan kendaraan di lahan parkir. Belum lagi masih banyaknya premanisme yang turun ke jalan dengan menjadi juru parkir liar di sebuah lahan parkir di Kota Batam. Jukir liar banyak kita temui di ruko-ruko serta tempat perbelanjaan. Hal tersebut dapat dilihat dari pendapat masyarakat dalam media masa beberapa waktu lalu berikut ini (www.batam.tribunnews.com):

“ya mau tidak mau, harus ‘muka tebal’ ini dicaci maki oleh pengendara. Sebenarnya kami juga keberatan dengan naiknya tarif retribusi parkir. Setoran kami pun juga ikut naik. Pemerintah seharusnya juga memperhatikan kami, “ujarnya (www.batam.tribunnews.com)

Satrio, salah satu juru parkir mengaku keberatan dengan naiknya tarif retribusi parkir. Selain memberatkan juru parkir, setoran juga ikut naik. Dan juga ia selalu diprotes oleh pengguna jasa parkir, bahkan cacian juga ia terima.

“Saya setuju aja kalau tarif retribusi parkir naik, tapi pelayanannya juga harus ditingkatin dong. Jangan Cuma naik aja, tapi pelayanan masih kurang” (<http://batam.tribunnews.com>).

Komentar diatas merupakan komentar dari seorang pekerja wiraswasta yang ada di Kota Batam. Ia tidak mempermasalahkan tentang kenaikan tarif retribusi parkir, asalkan pelayanan petugas parkir salah satunya juru parkir harus ditingkatkan lagi. Selain ada yang pro, banyak juga yang kontra dengan kenaikan tarif retribusi parkir di Kota Batam. Salah satunya pedagang yang mengaku keberatan dengan naiknya tarif parkir tersebut.

“Saya tidak setuju Pemerintah Kota Batam menaikkan tarif retribusi parkir, wong sarana dan prasarananya aja masih kurang, udah mau naik lagi tarifnya” (www.haluankepri.com).

Selain masalah pelayanan serta sarana dan prasarana, masalah juru parkir ilegal (liar) juga menjadi protes dari masyarakat. Para Jukir-jukir liar tersebut biasanya bergerombol untuk menjaga lahan parkir tertentu yang sudah terbagi-bagi dengan jukir lainnya di satu wilayah di Kota Batam. Masyarakat tentunya tidak senang dengan keberadaan jukir liar tersebut. Selain tidak menggunakan

pakaian yang resmi dari Pemda, mereka juga membuat pengguna jasa parkir merasa tidak aman untuk memarkirkan kendaraan mereka di lahan tersebut (<http://batam.tribunnews.com>).

Masalah selanjutnya adalah mengenai konsep parkir berlangganan yang diterapkan oleh Pemerintah Kota Batam. Konsep parkir berlangganan sebenarnya mempunyai kelebihan dan kekurangan. Kelebihannya adalah masyarakat lebih dimudahkan dengan membayar tarif parkir hanya sekali dalam setahun. Kelebihan ini tentu kemudahan bagi masyarakat yang mampu untuk membayar sejumlah tarif retribusi parkir tersebut, karena bagi masyarakat yang mampu, membayar dimuka dengan sejumlah uang bukan merupakan hal yang memberatkan. Akan tetapi bagi masyarakat kurang mampu akan terasa berat, dan umumnya mereka akan membayar retribusi tanpa berlangganan. Hal ini tentu menjadi permasalahan bagi Pemerintah Kota Batam dimana Masyarakat mampu kembali terbantu dengan keringanan retribusi, sementara masyarakat tidak mampu terpaksa harus membayar lebih mahal karena tidak mampu membayar retribusi setiap 1 tahun. (“www.haluankepri.com”)

Pertanyaan penelitian dalam penelitian ini antara lain adalah sebagai berikut:

1. Apa latar belakang formulasi kebijakan atas kenaikan tarif retribusi parkir serta kebijakan parkir berlangganan di Kota Batam?
2. Bagaimana proses formulasi kebijakan atas kenaikan tarif retribusi parkir serta kebijakan parkir berlangganan di Kota Batam?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis latar belakang formulasi atas kenaikan tarif retribusi parkir serta kebijakan parkir berlangganan di Kota Batam
2. Menjelaskan proses formulasi kebijakan atas kenaikan tarif retribusi parkir serta kebijakan parkir berlangganan di Kota Batam

1.4 Signifikan Penelitian

1. *Signifikan Akademik*

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi untuk penelitian selanjutnya terkait dengan retribusi khususnya di Kota Batam.

2. *Signifikan Praktis*

Dengan adanya penelitian ini, pemerintah daerah khususnya Pemerintah Kota Batam diharapkan dapat memaksimalkan Pendapatan Asli Daerah terutama Potensi Dari Retribusi. Dan juga diharapkan Pemerintah Kota Batam dapat meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat yang menggunakan fasilitas parkir yang ada di Kota Batam agar tujuan untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah dapat berjalan secara berkesinambungan.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penyusunan laporan penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini akan membahas mengenai latar belakang masalah, pokok permasalahan, batasan masalah, tujuan penelitian, signifikansi penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini membahas teori-teori yang akan digunakan dalam penelitian, mulai dari pengertian retribusi, jenis-jenis retribusi, pengertian retribusi parkir, dan fungsi retribusi parkir.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Bab ini membahas mengenai metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yang terdiri dari pendekatan penelitian, jenis penelitian, metode penelitian, hipotesis, informan, proses penelitian dan pembatasan penelitian.

BAB 4 GAMBARAN UMUM KOTA BATAM, DINAS PENDAPATAN KOTA BATAM DAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA BATAM

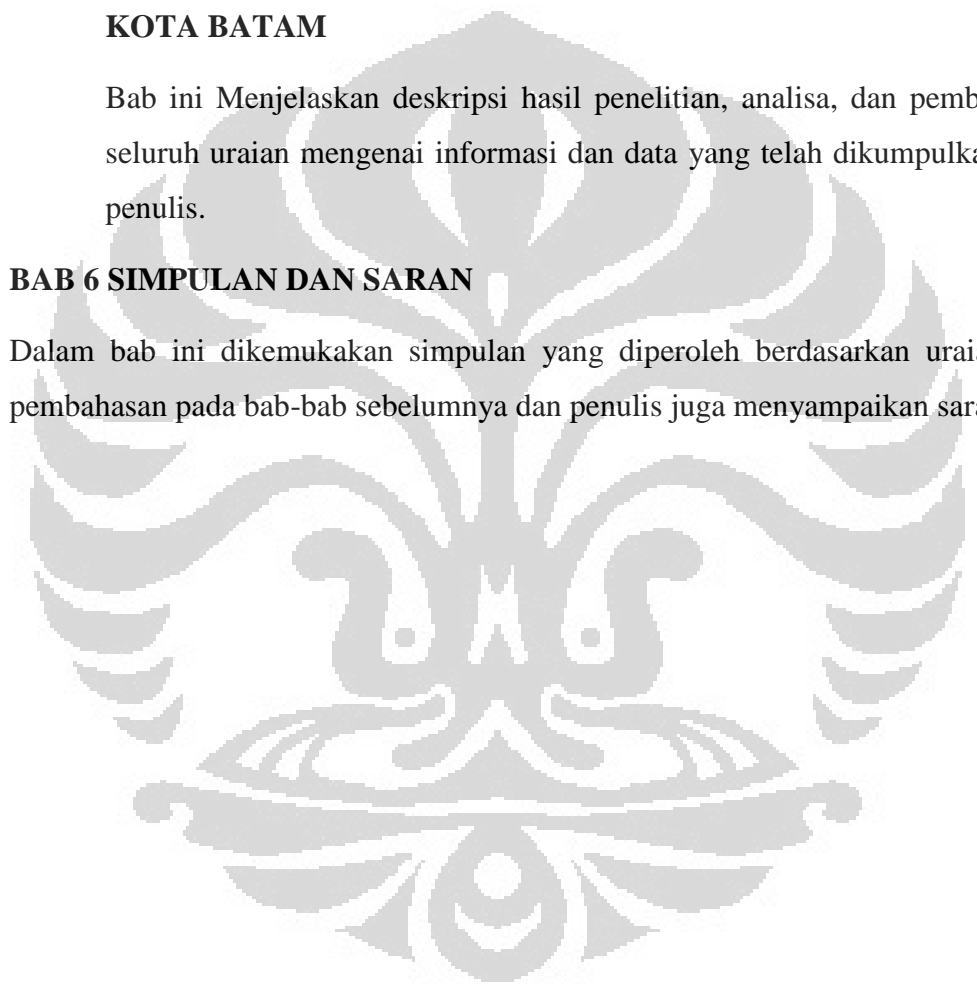
Dalam bab ini penulis akan menjelaskan tentang gambaran umum tentang Kota Batam, Dinas Pendapatan kota Batam dan Dinas Perhubungan kota Batam.

BAB 5 ANALISIS KEBIJAKAN ATAS KENAIKAN TARIF RETRIBUSI PARKIR SERTA KEBIJAKAN PARKIR BERLANGGANAN DI KOTA BATAM

Bab ini Menjelaskan deskripsi hasil penelitian, analisa, dan pembahasan seluruh uraian mengenai informasi dan data yang telah dikumpulkan oleh penulis.

BAB 6 SIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini dikemukakan simpulan yang diperoleh berdasarkan uraian dan pembahasan pada bab-bab sebelumnya dan penulis juga menyampaikan saran.



BAB 2

KERANGKA PEMIKIRAN

2.1 Tinjauan Pustaka

Dalam melakukan penelitian "Analisis Formulasi Kebijakan Atas Kenaikan Retribusi Parkir Serta Kebijakan Parkir Berlangganan Di Kota Batam" maka peneliti perlu melakukan peninjauan terhadap penelitian-penelitian terdahulu yang temanya tidak jauh berbeda dengan yang tema yang diangkat oleh peneliti. Oleh karena itu peneliti mengambil penelitian sebelumnya untuk perbandingan.

Penelitian pertama, yaitu yang dilakukan oleh Susdiyono dalam tesisnya yang berjudul "Kajian Pendapatan Daerah Provinsi DKI Jakarta (Menuju Pelaksanaan Pajak Parkir)". Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjelaskan kondisi aktual penyelenggaraan perpajakan di Propinsi DKI Jakarta berkaitan dengan proses menuju pelaksanaan Pajak Parkir. Tujuan lainnya dari penelitian Susdiyono adalah untuk memformulasikan upaya yang dapat dilakukan oleh pemerintah Propinsi DKI Jakarta dalam rangka mengoptimalkan pendapatan daerahnya dari sektor perpajakan. Salah satu dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Susdiyono adalah Pengelolaan dan penyelenggaraan perpajakan di Provinsi DKI Jakarta sebagai Kota Metropolitan merupakan persoalan yang kompleks yang terkait dengan berbagai aspek, khususnya aspek Keuangan (Pendapatan) Daerah (melalui Retribusi Parkir), Lalu lintas, Sumberdaya Manusia, dan lain-lain, sehingga dalam penataannya harus diselesaikan dengan sistem yang terintegrasi (*integrated system*).

Penelitian yang kedua dilakukan oleh Tri Rohidayat dalam Skripsinya yang berjudul "Analisis Administrasi Retribusi Parkir Pada Unit Pengelola Perpajakan DKI Jakarta". Tujuan dari penelitian yang dilakukan Tri Rohidayat adalah menganalisis bagaimana administrasi pemungutan retribusi parkir pada unit pengelola perpajakan DKI Jakarta. Tujuan lainnya dari penelitian yang dilakukan Tri Rohidayat adalah untuk mengetahui faktor apa saja yang menghambat dalam administrasi pemungutan retribusi parkir. Salah satu dari hasil yang diteliti olehnya adalah Dalam administrasi pungutan retribusi parkir on street pada unit

pengelola perparkiran DKI Jakarta terdapat tiga tahapan yang menimbulkan resiko *evasion* dan *fraud collusion* yaitu: identifikasi wajib retribusi, penilaian atau penetapan wajib retribusi dan pemungutan retribusi. Dalam hal ini *fraud collusion* lebih besar daripada *evasion* karena terjadinya penyimpangan lebih kepada petugas pemungut pajak dari pada wajib retribusi. Identifikasi, penilaian dan pemungutan yang baik menurut James Mc Master belum terwujud dalam administrasi pemungutan retribusi parkir yang dilaksanakan oleh Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta sehingga masih terdapat celah bagi petugas pemungutan untuk melakukan penyimpangan (*fraud and collusion*).

Penelitian yang ketiga dilakukan oleh Dedyanto dengan Tesisnya yang berjudul "Analisis Efektivitas Retribusi Parkir Propinsi DKI Jakarta". Tujuan dari penelitian Dedyanto adalah untuk mengetahui efektivitas administrasi pendapatan penerimaan retribusi dan kontribusi parkir di DKI Jakarta dibandingkan dengan kinerja administrasi pendapatan retribusi lainnya serta jika dibandingkan dengan kinerja/ efektivitas dan efisiensi pendapatan retribusi parkir di propinsi lain. Tujuan lainnya dari penelitian Dedyanto adalah untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang berpengaruh terhadap tingkat efektivitas pendapatan retribusi dan kontribusi parkir di Propinsi DKI Jakarta. Hasil dari penelitian yang dilakukan oleh Dedyanto adalah pendapatan retribusi parkir Propinsi DKI Jakarta secara keseluruhan menunjukkan kinerja yang kurang efektif dan target dari Pemerintah DKI Jakarta yang tidak tercapai. Hasil lainnya adalah pengaruh premanisme terhadap efektivitas pendapatan retribusi parkir ternyata sangat signifikan, hal tersebut dapat dilihat pada lokasi-lokasi yang dikelola oleh preman, juru parkir liar dan oknum-oknum tertentu.

Studi pustaka terakhir adalah penelitian yang dilakukan oleh Dias Esantika Ningtias yang berjudul "Analisis Desain Kebijakan Tarif Parkir Berzonasi dalam Retribusi Parkir di Provinsi DKI Jakarta". Salah satu tujuan penelitian dari Dias ini adalah untuk menganalisis apa saja yang menjadi faktor pendukung diterapkannya kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi parkir *on street* di Provinsi DKI Jakarta. Hasil dari penelitian ini adalah adapun faktor-faktor pendukung diterapkannya kebijakan tarif parkir dalam retribusi parkir *on street* di Provinsi DKI Jakarta sebagai salah satu alternatif mengatasi kemacetan yaitu

sebagai berikut: prioritas penggunaan ruang jalan, tarif parkir sebagai pendorong fungsi *regulerend* parkir *on street*, adanya peningkatan potensi pendapatan retribusi parkir *on street*, adanya konsep *earmarket*.

Dari beberapa penelitian yang sudah dijabarkan diatas oleh peneliti, terdapat beberapa kesamaan konsep dalam penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Kesamaan konsep tersebut yaitu tentang retribusi daerah. Namun, walaupun ada kesamaan tentang konsep retribusi daerah, tujuan dari penelitian yang dilakukan oleh peneliti berbeda dengan penelitian-penelitian sebelumnya. Tujuan dari penelitian yang akan peneliti lakukan adalah untuk menganalisis formulasi kebijakan atas kenaikan tarif retribusi parkir serta kebijakan parkir berlangganan di Kota Batam dan untuk menjelaskan proses formulasi kebijakan atas kenaikan tarif retribusi parkir serta kebijakan parkir berlangganan di Kota Batam. Metode penelitian yang peneliti gunakan adalah pendekatan kualitatif dengan menggunakan jenis penelitian deskriptif. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu studi pustakan untuk mendapatkan data sekunder dan observasi serta wawancara tidak terstruktur untuk mendapatkan data primer. Berikut matriks tinjauan pustaka dari beberapa penelitian diatas:

Matriks Tinjauan Pustaka

Peneliti	Susdiyono (Tesis)	Tri Rohidayat (Skripsi)	Dedyanto (Tesis)	Dias Esantika Ningtias (Skripsi)	Penelitian Yang dilakukan oleh Peneliti (TKA)
Judul Penelitian	Kajian Pendapatan Daerah Provinsi DKI Jakarta (Menuju Pelaksanaan Pajak Parkir)	Analisis Administrasi Retribusi Parkir Pada Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta	Analisis Efektivitas Retribusi Parkir Propinsi DKI Jakarta.	Analisis Desain Kebijakan Tarif Parkir Berzonasi dalam Retribusi Parkir di Provinsi DKI Jakarta	Analisis Formulasi Kebijakan Atas Kenaikan Tarif Retribusi Parkir Serta Kebijakan Parkir Berlangganan di Kota Batam
Pertanyaan Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana kondisi aktual penyelenggaraan Perparkiran di Provinsi DKI Jakarta berkaitan dengan proses menuju pemungutan Pajak Parkir? 2. Upaya apa saja yang dapat dilakukan oleh pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rangka mengoptimalkan Pendapatan Daerahnya dari Perparkiran? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimanakah adminsitasi pemungutan retribusi parkir pada unit pengelola perparkiran DKI Jakarta? 2. Faktor apa saja yang menghambat dalam adminsitasi pemungutan retribusi parkir pada UPP DKI Jakarta? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sejauh mana tingkat efektivitas adminsitasi pendapatan retribusi parkir Propinsi DKI Jakarta? 2. Faktor-faktor apa saja yang berpengaruh terhadap efektifitas pendapatan retribusi parkir Propinsi DKI Jakarta? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apa saja yang menjadi faktor pendukung diberlakukannya kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi parkir <i>on street</i> di provinsi DKI Jakarta? 2. Apa saja hambatan dalam melaksanakan tarif parkir berzonasi? 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Apa latar belakang formulasi kebijakan atas kenaikan tarif retribusi parkir serta kebijakan parkir berlangganan di Kota Batam? 4. Bagaimana proses formulasi kebijakan atas kenaikan tarif retribusi parkir serta kebijakan parkir berlangganan di Kota Batam?
Tujuan Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk menjelaskan kondisi aktual penyelenggaraan Perparkiran di Propinsi DKI Jakarta berkaitan dengan proses menuju pelaksanaan pemungutan Pajak Parkir. 2. Untuk memformulasikan upaya yang dapat 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menganalisis bagaimana adminsitasi pemungutan retribusi parkir pada Unit pengelola Perparkiran DKI Jakarta. 2. Mengetahui faktor apa saja yang menghambat dalam administrasi pemungutan retribusi parkir pada UPP DKI Jakarta. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. untuk mengetahui efektivitas adminsitasi pendapatan penerimaan retribusi dan kontribusi parkir di DKI Jakarta dibandingkan dengan kinerja administrasi pendapatan retribusi lainnya serta jika dibandingkan dengan kinerja/ efektivitas dan efisiensi pendapatan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. untuk menganalisis apa saja yang menjadi faktor pendukung diterapkannya kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi parkir <i>on street</i> di Provinsi DKI Jakarta. 2. Untuk menganalisis apa saja yang menjadi faktor penghambat diterapkannya kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Menganalisis latar belakang formulasi atas kenaikan tarif retribusi parkir serta kebijakan parkir berlangganan di Kota Batam 4. Menjelaskan proses formulasi kebijakan atas kenaikan tarif retribusi parkir serta kebijakan parkir berlangganan di Kota Batam

	dilakukan oleh Pemerintah Propinsi DKI Jakarta dalam rangka mengoptimalkan Pedapatan Daerahnya dari sektor Perparkiran.		retribusi parkir di propinsi lain. 2. untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang berpengaruh terhadap tingkat efektivitas pendapatan retribusi dan kontribusi parkir di Propinsi DKI Jakarta. 3. untuk mengetahui seberapa jauh faktor-faktor diatas mempengaruhi pendapatan retribusi dan kontribusi parkir di DKI jakarta.	parkir <i>on street</i> di provnsi DKI jakarta. 3. Untuk menganalisis persiapan yang dilakukan oleh pemerintah DKI Jakarta untuk menerapkan kebijakan tersebut.	
Pendekatan Penelitian	Kualitatif	Kuantitatif	Kualitatif	Kualitatif	Kualitatif
Jenis Penelitian	Analisis Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif
Teknik Pengumpulan data	Observasi dan Wawancara Mendalam	Studi Pustaka, Wawancara, Observasi	Studi Pustaka, Wawancara, Observasi	Studi Pustaka, Wawancara, Observasi	Studi Pustaka, Wawancara Tidak Terstruktur, Observasi

<p>Hasil Penelitian</p>	<p>1. Pengelolaan dan penyelenggaraan perparkiran di Provinsi DKI Jakarta sebagai Kota Metropolitan merupakan persoalan yang kompleks yang terkait dengan berbagai aspek, khususnya aspek Keuangan (Pendapatan Daerah (melalui Retribusi Parkir), Lalu lintas, Sumberdaya Manusia, dan lain-lain, sehingga dalam penataannya harus diselesaikan dengan sistem yang terintegrasi (<i>integrated system</i>).</p> <p>2. Dari aspek Pendapatan Daerah, yakni melalui Retribusi Parkir sangat berpotensi untuk dikembangkan di masa mendatang. Secara umum, melalui perhitungan kasar (<i>rough counting</i>) berdasarkan data yang ada, potensi penerimaan Retribusi Parkir secara keseluruhan dapat mencapai sekitar 90.21</p>	<p>1. Dalam administrasi pungutan retribusi parkir on street pada unit pengelola perparkiran DKI Jakarta terdapat tiga tahapan yang menimbulkan resiko <i>evasion</i> dan <i>fraud collusion</i> yaitu: identifikasi wajib retribusi, penilaian atau penetapan wajib retribusi dan pemungutan retribusi. Dalam hal ini <i>fraud collusion</i> lebih besar daripada <i>evasion</i> karena terjaidnya penyimpangan lebih kepada petugas pemungut pajak dari pada wajib retribusi. Identifikasi, penilaian dan pemungutan yang baik menurut James Mc Master belum terwujud dalam administrasi pemungutan retribusi parkir yang dilaksanakan oleh Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta sehingga masih terdapat celah bagi petugas pemungtu untuk melakukan penyimpangan (<i>fraud and collusion</i>).</p> <p>2. Terdapat beberapa faktor yang menghambat dalam administrasi pemungutan retribusi parkir on street</p>	<p>1. Pendapatan retribusi parkir Propinsi DKI Jakarta secara keseluruhan menunjukkan kinerja yang kurang efektif dan target dari Pemerintah DKI Jakarta yang tidak tercapai.</p> <p>2. Pengaruh premanisme terhadap efektivitas pendapatan retribusi parkir ternyata sangat signifikan, hal tersebut dapat dilihat pada lokasi-lokasi yang dikelola oleh preman, juru parkir liar dan oknum-oknum tertentu</p> <p>3. Pola atau sistem pengendalian pemungutan retribusi parkir mempunyai pengaruh terhadap efektivitas pendapatan retribusi parkir. Pola atau sistem setoran wajib minimum sangat tidak efektif karena justru juru parkir cenderung terpaku pada nilai kewajiban minimum.</p>	<p>1. adapun faktor-faktor pendukung diterapkannya kebijakan tarif parkir dalam retribusi parkir <i>on street</i> di Provinsi DKI Jakarta sebagai salah satu alternatif mengatasi kemacetan yaitu sebagai berikut: prioritas penggunaan ruang jalan, tarif parkir sebagai pendorong fungsi <i>regulerend</i> parkir <i>on street</i>, adanya peningkatan potensi pendapatan retribusi parkir <i>on street</i>, adanya konsep <i>earmarket</i>.</p> <p>2. Penerapan kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi parkir on street bukanlah suatu hal yang mudah dilaksanakan. Adapun faktor penghambat diterapkannya kebijakan tarif parkir dalam retribusi parkir <i>on street</i> di Provinsi DKI Jakarta, yaitu: fasilitas pendukung yang belum memadai, sistem kontrol atau pengawasan yang masih lemah, masih rendahnya kualitas juru parkir, dan koordinasi antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah.</p>	
-------------------------	--	---	--	--	--

	<p>Milyar rupiah pertahun (penjumlahan potensi penerimaan yang dikelola oleh badan Perparkiran Propinsi DKI Jakarta dan Parkir Swasta). Nilai potensi penerimaan tersebut di masa-masa yang akan datang dengan pengelolaan yang lebih baik dapat lebih ditingkatkan lagi.</p>	<p>pada Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta antara lain: parkir liar, penilaian Setoran Wajib Minimum (SWM) yang tidak bisa dihitung secara matematis, kepedulian masyarakat terhadap tiket dan integritas juru parkir yang kurang</p>		<p>3. Sebelum menerapkan kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi parkir <i>on street</i> Pemerintah Provinsi DKI Jakarta perlu melakukan beberapa persiapan, diantaranya, yaitu: aspek peraturan/ kebijakan pendukung, aspek teknologi, aspek sosialisasi.</p>	
--	---	---	--	---	--

2.2 Teori Kebijakan Publik

Dalam perspektif Sosiologi dan Psikologi istilah *pubes* sering kali disebut dalam tema lain yakni *Puber*. Tema puber kemudian diinterpretasikan sebagai tahapan kehidupan sosial dalam masa transisi di mana yang mulanya berorientasi pada diri sendiri menjadi memikirkan orang lain di luar dirinya. Dalam bahasa Yunani istilah *public* sering dipadankan pula dengan istilah *konon* atau dalam bahasa Inggris dikenal dengan kata *common* yang bermakna hubungan antar individu. Oleh karena itu, *public* sering dikonsepsikan sebagai sebuah ruang yang berisi dengan aktifitas manusia yang perlu untuk diatur atau intervensi oleh pemerintah atau aturan sosial atau setidaknya oleh tindakan bersama (Ismail Nawawi, 2009, p.3).

kebijakan publik adalah apa saja yang pemerintah pilih untuk melakukan atau tidak melakukan. pemerintah melakukan banyak hal. mereka mengatur konflik dalam masyarakat, mereka mengorganisir masyarakat membawa konflik dengan societies lainnya, mereka mendistribusikan berbagai macam penghargaan simbolis dan layanan bahan untuk anggota masyarakat, dan mereka mengambil uang dari masyarakat, paling sering dalam bentuk pajak. ini kebijakan publik dapat mengatur perilaku, mengatur birokrasi, mendistribusikan manfaat, atau ekstrak pajak atau semua hal sekaligus (Dye, 2008, p.1).

Menurut Nugroho (2003), kebijakan publik yang terbaik adalah kebijakan yang mendorong setiap warga masyarakat untuk membangun daya saingnya masing-masing, dan bukan semakin menjerumuskan ke dalam pola ketergantungan (p. 50) . Dilanjutkan oleh Anderson (1969), istilah kebijakan atau *policy* digunakan untuk menunjuk perilaku seorang aktor (misalnya pejabat, suatu kelompok, maupun suatu lembaga pemerintah) atau sejumlah aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu (p. 4).

Dalam kajian secara praktis sering kali disebutkan istilah sektor publik dan sektor swasta. Menurut Massey (1993), Parsons (2006) mengemukakan pendapat W.F Barber bahwa sektor publik memiliki 10 ciri penting yang membedakan dengan sektor swasta, yaitu(Nawawi, 2009, p. 3-4):

1. Sektor publik lebih kompleks dan mengembang tugas-tugas yang lebih amigo
2. Sektor publik lebih banyak menghadapi problem dalam mengimplementasikan keputusan-keputusan
3. Sektor publik lebih banyak memanfaatkan banyak orang yang memiliki motivasi yang sangat beragam
4. Sektor publik lebih banyak memperhatikan usaha, mempertahankan peluang dan kapasitas
5. Sektor publik lebih memperhatikan kompensasi atas kegagalan pasar
6. Sektor publik lebih banyak melakukan aktivitas yang memiliki *segments symbolic*
7. Sektor publik lebih ketat dalam menjaga standar komitmen dan legalitas
8. Sektor publik mempunyai peluang yang lebih besar untuk merespons isu-isu keadilan dan kejujuran
9. Sektor publik harus berorientasi demi kepentingan publik
10. Sektor publik harus mempertahankan level dukungan publik minimal diatas level yang dibutuhkan dalam industri swasta

Kata kebijakan umumnya dipakai untuk menunjukkan pilihan penting yang diambil dalam kehidupan organisasi atau privet, kebijakan bebas dari konotasi yang dicakup dalam kata politis yang sering diyakini mengandung makna "keterpihakkan dan korupsi". Menurut Jones (1991) kata kebijakan sering digunakan dan diperuntukkan maknanya dengan tujuan program, keputusan, hukum, proposal, patokan, dan maksud besar tertentu. Selanjutnya Jones mendefinisikan kebijakan adalah keputusan tetap yang dicirikan oleh konsistensi dan pengulangan (*repetitiveness*) tingkah laku dari mereka yang membuat dan dari mereka yang mematuhi keputusan tersebut (Nawawi, 2009, p. 5-6)

Kebijakan adalah prinsip atau cara bertindak yang dipilih untuk mengarahkan pengambilan keputusan. Menurut Eulau dan Prewit (1973), kebijakan adalah sebuah ketetapan yang berlaku yang dicirikan oleh perilaku yang konsisten dan berulang, baik dari yang membuatnya maupun yang menaatinya. (Nawawi, 2009, p. 6).

Eulau dan Prewit (1973), Jones (1991) mengamati kebijakan dibedakan dari tujuan kebijakan, niat-niat kebijakan dan pilihan kebijakan. Apa yang diberikan berikut ini berguna untuk membedakan beberapa komponen kebijakan umum, misalnya (Nawawi, 2009: 5-6):

1. Niat (*intentions*), tujuan sebenarnya dari sebuah tindakan
2. Tujuan (*goals*), keadaan akhir yang hendak dicapai
3. Rencana atau usulan (*plans or proposals*) cara yang ditetapkan untuk mencapai tujuan
4. Program, cara yang disahkan untuk mencapai tujuan
5. Keputusan atau pilihan (*decisions or choice*), tindakan-tindakan yang dapat diambil untuk mencapai tujuan, mengembangkan rencana, melaksanakan dan evaluasi program
6. Pengaruh (*effects*), dampak program yang dapat diukur yang diharapkan dan yang tidak diharapkan, yang bersifat primer atau yang bersifat sekunder

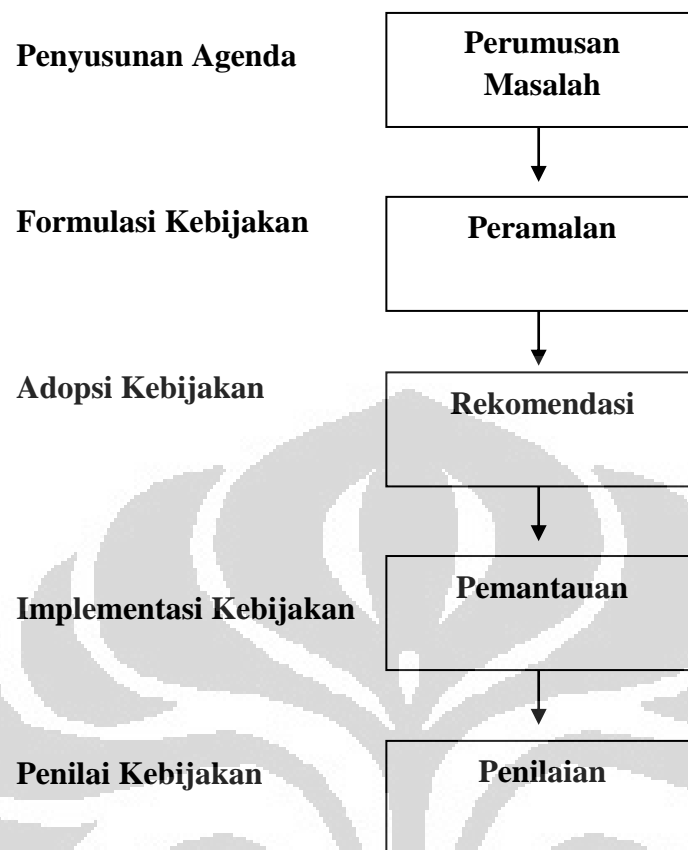
Jenis kebijakan yang dikemukakan oleh Anderson (1979) ada dua belas macam sebagai berikut, yaitu: (Nawawi, 2009, p. 13-15):

1. *Substantive Policies*, yaitu kebijakan yang berkaitan dengan materi, isi atau subject matter kebijakan.
2. *Procedural Policies*, menyangkut siapa, kelompok, mana dan pihak mana yang terlibat dalam merumuskan dan melaksanakan kebijakan.
3. *Distributive policies*. Kebijakan yang memberikan pelayanan atau keuntungan kepada sejumlah atau kelompok masyarakat.
4. *Redistributive Policies*. Kebijakan yang arahnya memindahkan hak, kepemilikan atau kepunyaan pada masyarakat.
5. *Regulatory Policies*. Kebijakan yang berkenaan dengan pembatasan atas tindakan terhadap seseorang atau sekelompok orang.
6. *Self Regulatory Policies*. Kebijakan ini hampir sama dengan *Regulatory Policies*, hanya bedanya kebijakan ini didukung oleh seseorang atau sekelompok orang yang punya kepentingan dengan kebijakan tersebut.

7. *Material Policies*. Kebijakan yang berkaitan dengan sumber martial kepada penerimanya dengan membayar beban atau kerugian kepada yang mengalokasikan.
8. *Symbolic Policies*. Kebijakan jenis ini tidak memaksa kepada khalayak, karena dilaksanakan tidaknya kebijakan tersebut tidak terlalu besar sampaknya kepada masyarakat.
9. *Collective Good Policies*. Kebijakan tentang barang-barang dan pelayanan guna memnuhi kepentingan orang banyak. Jika diberikan kepada seseorang, kelompok orang, haruslah juga menyediakan untuk semua orang.
10. *Private Good Policies*. Ialah Kebijakan menyediakan kebutuhan tertentu kepada masyarakat/ publik yang membutuhkan, tetapi masyarakat tersebut harus menyediakan biaya untuk mendapatkan layanan.
11. *Liberal Policies*. Kebijakan yang menuntut kepada pemerintah untuk mengadakan perubahan. Perubahan tersebut mengarah kepada pengurangan ketidak-merataan dalam kehidupan masyarakat. Wujud dalam pemberitaan ini mengadakan koreksi atas kelemahan pada aturan yang ada pada masyarakat, serta berupaya meningkatkan program ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.
12. *Conservative Policies*. Kebalikan dari kebijakan liberal. Kebijakan *Liberal Policies* menuntut adanya perubahan, tapi dalam kebijakan *Conservative Policies* malah mempertahankan yang ada secara alamiah dan tidak direayasa. Bahkan perubahan diupayakan diperlambat untuk perubahannya.

2.3 Teori Formulasi

William Dunn (1999) menyebutkan proses analisis kebijakan adalah serangkaian aktivitas intelektual yang dilakukan di dalam proses kegiatan yang pada dasarnya bersifat politis. Berikut gambar dari prosedur analisis kebijakan:



Berdasarkan bagan diatas, pembuatan kebijakan dimulai dengan penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan serta terakhir adalah penilai kebijakan (p. 25).

James Anderson (1979) sebagai pakar kebijakan publik menetapkan proses kebijakan publik sebagai berikut:(Nawawi: 2009, p.15-16)

1. Formulasi masalah
2. Apa masalahnya? Apa yang membuat masalah tersebut menjadi rapat dalam agenda pemerintah?
3. Formulasi kebijakan
4. Bagaimana mengembangkan pilihan-pilihan atau alternatif-alternatif untuk memecahkan masalah tersebut? Siapa saja yang berpartisipasi dalam formulasi kebijakan?
5. Penentuan kebijakan: Bagaimana alternatif ditetapkan? persyaratan/kriteria seperti apa yang harus dipenuhi? siapa yang akan melaksanakan

kebijakan? Bagaimana proses atau strategi untuk melaksanakan kebijakan?
Apa isi dari kebijakan yang telah ditetapkan?

6. Implementasi: Siapa yang terlibat dalam implementasi kebijakan? Apa yang mereka kerjakan? Apa dampak dari isi kebijakan?
7. Evaluasi: Bagaimana tingkat keberhasilan atau dampak kebijakan diukur? Siapa yang mengevaluasi kebijakan? Apa konsekuensi dari adanya evaluasi kebijakan? Adakah tuntutan untuk melakukan perubahan atau pembatalan?

Subarsono (2005) mengatakan, dalam pembuatan kebijakan publik terdapat kerangka kerja yang akan ditentukan oleh variabel-variabel, antara lain:

- a. Tujuan yang akan dicapai. Hal ini mencakup kompleksitas tujuan yang akan dicapai karena semakin kompleks tujuan kebijakan, maka semakin sulit untuk mencapai kinerja kebijakan. Sebaliknya, semakin sederhana tujuan kebijakan, maka semakin mudah untuk mencapainya.
- b. Preferensi nilai. Hal ini mencakup nilai seperti apa yang perlu dipertimbangkan dalam pembuatan kebijakan karena suatu kebijakan yang mengandung berbagai variasi nilai akan jauh lebih sulit dicapai dibanding dengan suatu kebijakan yang hanya mengejar suatu nilai.
- c. Sumber daya yang mendukung kebijakan. Hal ini dikarenakan kinerja suatu kebijakan akan ditentukan oleh sumber daya finansial, material, dan infrastruktur lainnya.
- d. Kemampuan aktor yang terlibat dalam pembuatan kebijakan. Hal ini terjadi karena kualitas suatu kebijakan akan dipengaruhi kualitas para aktor yang terlibat dalam proses penetapan kebijakan yang ditentukan oleh tingkat pendidikan, kompetensi yang dimiliki oleh para aktor dalam bidangnya, pengalaman kerja, serta integritas moralnya.
- e. Lingkungan yang mencakup lingkungan sosial, ekonomi, politik, dan sebagainya. Hal ini dikarenakan kinerja dari suatu kebijakan akan dipengaruhi oleh konteks sosial, ekonomi, dan politik dari tempat kebijakan tersebut diimplementasikan.

- f. Strategi yang digunakan untuk mencapai tujuan. Hal ini berarti strategi yang digunakan untuk mengimplementasikan suatu kebijakan yang akan mempengaruhi kinerja dari suatu kebijakan (Subarsono, 2005, p. 6-8).

Menurut Mustopadidjaja (2002), proses formulasi kebijakan dapat dilakukan melalui tujuh tahapan, antara lain:

1. Pengkajian persoalan. Tujuannya adalah untuk menemukan dan memahami hakekat persoalan dari suatu permasalahan dan kemudian merumuskannya dalam hubungan sebab akibat.
2. Penentuan tujuan. Adalah untuk menentukan tujuan yang hendak dicapai melalui kebijakan publik yang segera akan diformulasikan.
3. Perumusan alternatif. Adalah sejumlah solusi pemecahan masalah yang mungkin diaplikasikan untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan.
4. Penyusunan model. Model adalah penyederhanaan kenyataan persoalan yang dihadapi yang diwujudkan dalam hubungan kausal.
5. Penentuan kriteria. Analisis kebijakan memerlukan kriteria yang jelas dan konsisten untuk menilai alternatif kebijakan yang ditawarkan.
6. Penilaian alternatif. Penilaian alternatif dilakukan dengan menggunakan kriteria dengan tujuan untuk mendapatkan gambaran lebih jauh mengenai tingkat efektivitas dan kelayakan setiap alternatif dalam pencapaian tujuan.
7. Perumusan rekomendasi. Rekomendasi disusun berdasarkan hasil penilaian alternatif kebijakan yang diperkirakan akan dapat mencapai tujuan secara optimal dan dengan kemungkinan dampak yang sekecil-kecilnya (Mustopadidjaja, 2002, p. 25).

2.4 Pendapatan Asli Daerah

Menurut Abdullah, pendapatan asli daerah adalah seluruh penerimaan daerah yang diakibatkan oleh tindakan Kepala Daerah selaku penguasa. Batasan ini didasarkan pada Kepala Daerah selaku penguasa anggaran dapat mengambil tindakan yang dapat berakibat pada anggaran baik pendapatan atau pembelanjaan (Abdullah, 1984, p.21).sedangkan menurut Marihot pendapatan asli daerah merupakan pendapatan asli daerah yang diperoleh daerah dan dipungut

berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan (Marihot, 2005, p.15).

Menurut Mc Master (1991), terdapat dua kriteria utama yang menjadi acuan dalam menilai kapasitas administratif yang dimiliki oleh pemerintah dalam mengatur pendapatan asli daerah, antara lain:

1. Realisasi adalah perkiraan penerimaan yang secara potensial dapat diperoleh dari pendapatan asli daerah. potensi realisasi pendapatan asli daerah dibuat berdasarkan asumsi bahwa setiap orang atau badan yang memiliki kewajiban untuk membayar pajak daerah dan/ atau retribusi daerah membayar sesuai kewajibannya.
2. Biaya adalah akumulasi sumber daya yang dikorbankan terkait dengan upaya pemungutan pajak daerah dan/ atau retribusi daerah. (p. 44).

2.5 Retribusi Parkir

Berawal dari teori menurut Samudra (1995), ia mengatakan retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran pemakaian atau karena jasa yang diberikan daerah. dalam hal ini ada kekecualian tertentu, yaitu pembayaran yang dipungut oleh daerah sebagai penyelenggara perusahaan atau usaha yang dianggap sebagai perusahaan tidak dimaksudkan sebagai retribusi daerah (p. 273).

Lalu dilanjutkan oleh seorang ahli keuangan daerah dan negara yaitu C. Fisher (1996: 179) yang menyatakan retribusi adalah sebagai berikut:

In theory, the use of charges and fees should accomplish at least two broad goals. First, it should make the recipient of a service face the true cost of their consumption decisions, creating an incentive for efficient choice. The second goal of service provision using charges and fees is to reduce expenditure pressures on general taxes.

Menurut Fisher, pengenaan retribusi harus mencapai dua tujuan. Tujuan pertama yaitu retribusi harus membuat wajib retribusi menghadapi harga sesungguhnya atas keputusan konsumsi mereka, menciptakan suatu insentif untuk pilihan efisien. Tujuan yang kedua adalah pengenaan retribusi untuk mengurangi ketergantungan pembiayaan dari pajak daerah.

Dilanjutkan dengan teori menurut Zorn (1991: 143), Ia mengatakan terdapat tiga syarat yang harus dipenuhi sebelum retribusi dapat dikenakan atas suatu barang dan jasa:

Three necessary conditions must be satisfied before user charges can be employed to finance a good or service-benefit, separability, chargeability, and volutarism. First, there must be an identifiable set of individuals or firms, not the whole community, that directly benefits from provision of the good. Second, it must be possible to exclude individuals from consuming the goods if they do not pay. Third, individuals must have the right to choose whether to consume the good.

Menurut Zorn, ada tiga syarat yang harus dipenuhi sebelum retribusi dikenakan untuk membiayai pengadaan barang dan jasa, yaitu pemisahan kenikmatan, dapat dikenakan pungutan, dan sukarela. Ketiga kondisi tersebut tidak terdapat dalam pure *public goods* tetapi terdapat di *pure private goods*. Dengan demikian, kelayakan pengenaan retribusi lebih sesuai terhadap *private goods* daripada *public goods*.

Selanjutnya adalah pendapat dari seorang pengajar ilmu ekonomi di Sekolah Ilmu Administrasi Canberra, Australia yaitu James McMaster (1991: 23). Ia menyatakan retribusi didasari atas dua prinsip, yaitu:

The first the "benefit principle". Under this principle, those who receive direct benefits from a service pay for it through a consumer charge related to their level of consumption of the service. The second, and equally valid criterion, is known as the "ability-to-pay principle". Charged based on this principle are related to the financial capacity of households to pay for urban services. Low-income households are charged a lower rate per unit of service than higher income groups. If a service benefits everybody collectively and indiscriminately, such as defense or disease control, the cost is borne by taxation.

Menurut James McMaster terdapat dua prinsip atas pengenaan retribusi, pertama yaitu "*benefit principle*". Dalam prinsip ini, mereka yang menerima kenikmatan langsung dari suatu pelayanan harus membayar sesuai dengan kebutuhan mereka. Prinsip yang kedua yaitu, "*ability-to-pay principle*". Prinsip ini mengemukakan bahwa pengenaan tarif retribusi berdasarkan kemampuan untuk

membayar dari si wajib retribusi. Jadi, semakin rendah penghasilan si wajib retribusi, maka semakin rendah tarif yang dikenakan dibandingkan dengan wajib retribusi lainnya yang berpenghasilan tinggi.

Teori selanjutnya yaitu menurut Ahmad Yani, menurutnya retribusi daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pembeiran izin tertentu yang khusus disediakan dan/ atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan (Ahmad Yani, 2002, p. 55).

2.6 Parkir

Parkir merupakan suatu kebutuhan bagi pemilik kendaraan dan menginginkan kendaraannya parkir ditempat, dimana tempat itu mudah untuk dicapai. Sarana perparkiran merupakan bagian dari sistem transportasi dalam perjalanan mencapai tujuan karena kendaraan yang digunakan memerlukan parkir. Sarana parkir dapat di klasifikasikan menjadi dua bagian yaitu (John Brierly, 1972, p.23):

1. Parkir di jalan (*on street parking*)

a. Parkir di perumahan

Dalam sistem parkir perumahan, sebenarnya terdapat disbenefit dari berjejernya parkir di sepanjang trotoar jalan, tetapi hal tersebut tereliminir dengan berkurangnya kecepatan kendaraan akibat keberadaan parkir di jalan tadi secara tidak langsung akan meningkatkan keselamatan bagi penghuni jalanrumah tersebut. Tetapi, di perumahan yang berada di pusat kota, kontrol tersebut tetap diperlukan jika ingin kondisi transportasi tetap efektif. Terdapat 2 macam kontrol, yaitu parkir gratis bagi penghuni dengan mencantumkan stiker tertentu pada mobil dan bayaran dengan kartu yang dicap secara harian.

b. Parkir di pusat kota, tidak di kontrol (*uncontrolled*)

pada parkir jenis ini terdapat 4 macam alternatif cara parkir kendaraan, yaitu:

1. Paralel terhadap jalan
2. Tegak lurus terhadap jalan
3. Diagonal atau membentuk sudut terhadap jalan
4. Ditengah jalan yang cukup lebar, baik secara diagonal maupun tegak lurus terhadap jalan.

c. Parkir di pusat kota, terkontrol (*controlled*)

Ada 3 jenis metode kontrol yang dipergunakan oleh perencana transportasi:

1. Pembatasan waktu

Pada jenis parkir ini, terdapat kesulitan dalam pengawasan. Hal ini disebabkan karena pengawas tidak mengawasi parkir setiap saat. Pengawas hanya mencatat kedatangan serta keberangkatan kendaraan pada waktu tertentu saja.

2. *Disc parking*

3. Parkir meter

2. Parkir di luar jalan (*off street parking*)

Untuk menghindari terjadinya hambatan akibat parkir kendaraan di jalan, maka parkir di luar jalan (*off street parking*) menjadi pilihan yang terbaik.

Terdapat dua jenis parkir di luar jalan, yaitu:

- a. Pelataran parkir
- b. Gedung parkir bertingkat

2.7 Teori tarif

Menurut Devas (1989) beserta rekan, kebijaksanaan memungut bayaran untuk barang dan layanan yang disediakan pemerintah berpangkal pada pengertian efisiensi ekonomi. Dalam hal perorangan bebas menentukan besar layanan tertentu yang hendak dinikmatinya, harga layanan itu memainkan peranan penting dalam memberikan isyarat yang perlu kepada pemasok mengenai besar produksi layanan

tersebut. Selain itu, penerimaan dari pungutan adalah sumberdaya untuk menaikkan produksi sesuai dengan keadaan permintaan. Teori ekonomi mengatakan, harga barang atau layanan yang disediakan pemerintah hendaknya didasarkan pada biaya tambahan (*marginal cost*), yakni biaya untuk melayani konsumen yang terakhir. Harga akan muncul jika dalam pasar ada persaingan bebas. Karena sebagian besar layanan pemerintah disediakan dari kedudukan monopoli, maka manfaat ekonomi untuk masyarakat akan paling tinggi jika pemerintah menetapkan harga layanan bersangkutan seolah-olah ada pasar bersaing, dan memproduksi jasa itu di titik tempat biaya tambahan sama dengan penerimaan tambahan (*marginal revenue*). Harga ini akan menentukan tingkat permintaan sehingga sesuai dengan penawaran, dan akan memberikan isyarat dan sumberdaya yang diperlukan untuk memungkinkan penawaran dinaikkan sesuai dengan permintaan (Devas, Binder, Booth, Davey & Kelly, 1989, p. 95-96) .

Tetapi, pendekatan seperti ini bukan tidak membawa masalah. *Pertama*, pemerintah mungkin tidak mengetahui penuh susunan biaya layanan bersangkutan untuk menghitung berapa biaya tambahan layanan itu. Meski dengan bahan keterangan yang baik sekalipun, biaya tambahan layanan yang disediakan pemerintah mungkin jauh lebih sulit dibandingkan dengan biaya tambahan suatu barang yang dihasilkan oleh pihak swasta. *Kedua*, ada masalah apakah biaya tambahan diukur dalam jangka pendek atau dalam jangka panjang. Karena penanaman modal di sektor masyarakat bersifat baru dan menghasilkan arus uang dalam jangka panjang. *Ketiga*, asas harga sama dengan biaya tambahan mungkin tidak dapat menutup biaya pembelian modal barang. Karena banyak sektor layanan masyarakat menyangkut penyediaan sara sekali jadi, seperti jalan atau jembatan, biaya tambahan mungkin hampir nihil. Menaikkan harga untuk menutup biaya pembelian akan mematahkan semangat orang untuk menggunakan sarana yang sudah disediakan. *Keempat*, upaya menebus biaya melalui pungutan itu sendiri, mungkin berakibat menaikkan harga. Karena itu, tambahan biaya sangat kecil. *Terakhir*, ada masalah dampak terhadap pihak luar. Layanan yang disediakan pemerintah banyak bersifat campuran antara manfaat masyarakat dan manfaat pribadi. (Devas, Binder, Booth, Davey & Kelly, 1989, p. 96-97)

Teori berikutnya adalah teori menurut Davey (1998), menurutnya sebelum kebijakan pemungutan retribusi dilakukan harus memperhatikan prinsip-prinsip dalam penerapan retribusi sehingga retribusi dapat membiayai pelayanan yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah. Ada empat prinsip umum yang dapat digunakan sebagai indikator dalam pengenaan retribusi, yaitu:

1. Kecukupan

Retribusi terhadap pemakaian barang atau jasa perlu diterapkan untuk melakukan rasionalisasi permintaan dari konsumen. Tanpa adanya harga, maka permintaan dan penawaran terhadap suatu barang tidak akan mencapai titik efisien. Dengan diterapkannya retribusi, maka setiap orang memiliki kebebasan untuk mengatur jumlah konsumsinya terhadap barang tersebut agar lebih sesuai dengan kebutuhannya dan kemampuannya untuk membayar.

2. Keadilan

Penetapan harga layanan atau tarif retribusi, harus menerapkan prinsip keadilan. Pada prinsipnya beban pengeluaran pemerintah haruslah dipikul oleh semua golongan dalam masyarakat sesuai dengan kekayaan dan kesanggupan masing-masing golongan.

3. Kemudahan Administrasi

Secara teoritis retribusi mudah diukur dan dipungut, mudah ditaksir karena pertanggung jawaban didasarkan atas tingkat konsumsi yang dapat diukur; mudah dipungut sebab penduduk hanya mendapatkan apa yang mereka bayar. Retribusi dikenakan kepada individu dan/atau kelompok yang menikmati manfaat dibebaskan dari kewajiban membayar.

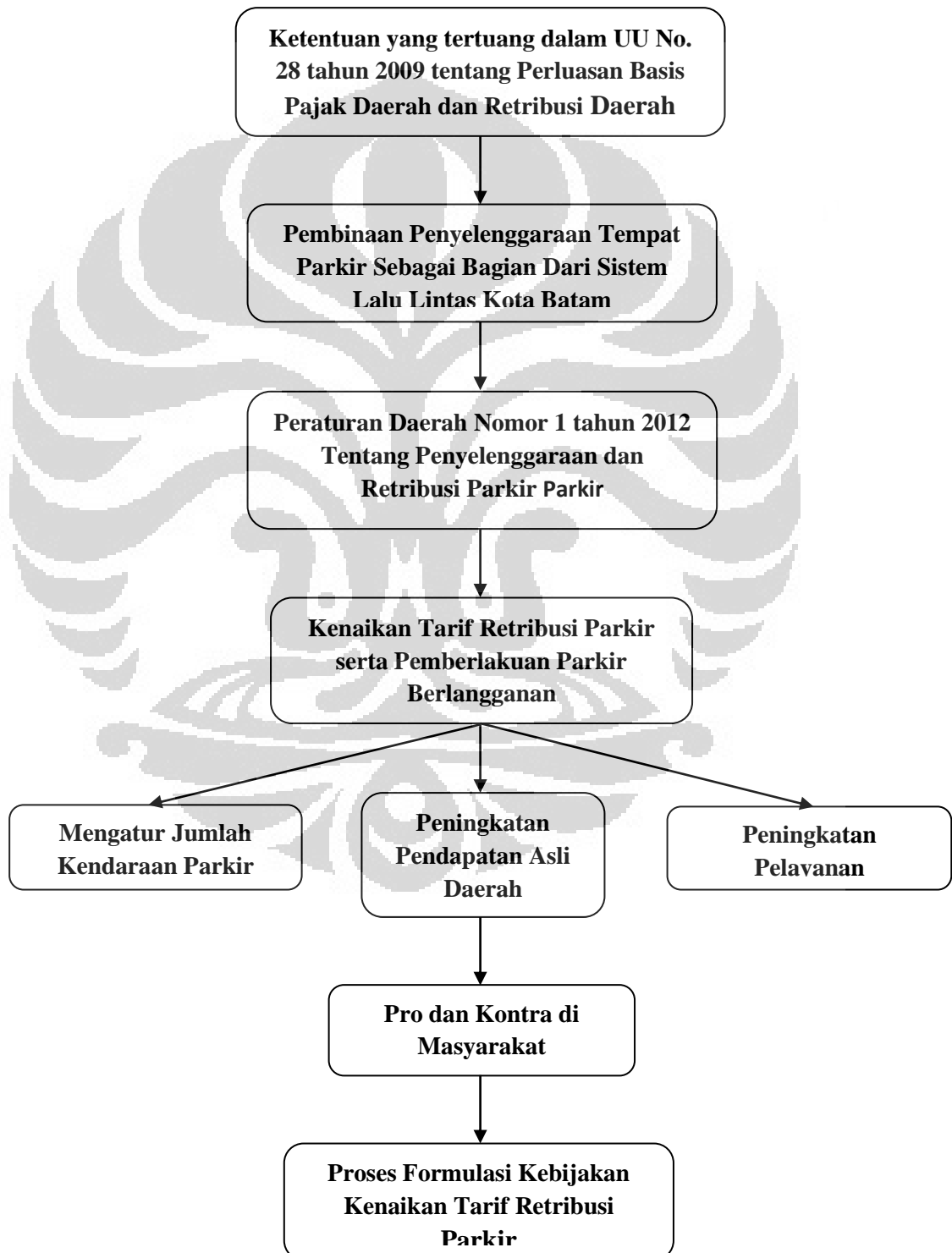
4. Kepastian Hukum

Pemungutan haruslah memuat hal-hal yang dikenakan dan dasar pengenaannya hingga ada kepastian hukum, melindungi hak masyarakat yang berkewajiban membayar dari tindakan sewenang-wenang petugas pemungut. Selain itu, jumlah atau besaran pungutan harus tercantum di dalam peraturan perundang-undangan, harus jelas wilayah pungutannya

dan memberi kesempatan kepada pembayar untuk mengajukan keberatan (Davey, 1988, p. 146-148).

2.8 Kerangka Pemikiran

Adapun kerangka pemikiran atau alur berfikir dari penelitian ini dapat dilihat melalui bagan berikut:



BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Metode dalam penelitian adalah cara kerja untuk dapat memahami objek yang menjadi sasaran ilmu yang bersangkutan. Berdasarkan pengertian ini, metode penelitian yang menuntun peneliti dalam memahami objek penelitian yaitu kegiatan pengawasan atas retribusi parkir di Kota Batam. Metode penelitian ,menunjukkan bagaimana suatu penelitian nantinya dikerjakan, menggunakan apa, dan bagaimana prosedurnya. Sehingga dengan adanya metode penelitian, maka suatu penelitian dapat dikerjakan dengan sistematis dan teratur. Metode yang dipilih berhubungan erat dengan prosedur, alat, serta desain penelitian yang akan digunakan pada saat penelitian. Prosedur, alat, dan desain tersebut harus disesuaikan dengan metode penelitian yang digunakan agar dapat dilakukan prosedur yang baik.

3.2 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan oleh peneliti sesuai dengan permasalahan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan metode-metode untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang oleh sejumlah individu atau sekelompok orang dianggap berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan. Proses penelitian kualitatif ini melibatkan upaya-upaya penting, seperti mengajukan pertanyaan-pertanyaan dan prosedur-prosedur, mengumpulkan data yang spesifik dari para partisipan, menganalisis data secara induktif mulai dari tema-tema khusus ke tema-tema umum, dan menafsirkan makna data. Laporan akhir penelitian ini memiliki struktur atau kerangka yang fleksibel. Siapapun yang terlibat dalam bentuk penelitian ini harus menerapkan cara pandang penelitian yang bergaya induktif, berfokus terhadap makna individual, dan menerjemahkan kompleksitas suatu persoalan (Cresswell, 2012, p. 4-5).

Peneliti memilih menggunakan pendekatan kualitatif karena dalam penelitian ini peneliti melakukan pengamatan terhadap gejala sosial yang ada di masyarakat dan berusaha untuk memahami dan mendeskripsikannya. Penelitian kualitatif digunakan untuk mendeskripsikan formulasi kebijakan atas kenaikan tarif retribusi parkir di Kota Batam.

3.3 Jenis Penelitian

3.3.1 Berdasarkan Manfaat

Berdasarkan manfaatnya, penelitian ini dilakukan secara murni oleh peneliti, yaitu keingintahuan peneliti terhadap hasil suatu aktifitas dan fenomena sosial tertentu. Penelitian selanjutnya diharapkan menjadi sumber metode, teori, dan gagasan bagi penelitian selanjutnya. penelitian ini termasuk penelitian murni karena ditujukan untuk kebutuhan peneliti sendiri sehingga peneliti bebas untuk menentukan permasalahan yang ingin diteliti (Prasetyo dan jannah, 2005, p. 39).

3.3.2 Berdasarkan Tujuan

Berdasarkan tujuannya, penelitian ini dapat dikategorikan ke dalam penelitian deskriptif karena penelitian deskriptif bertujuan untuk memperoleh informasi-informasi mengenai keadaan saat ini, dan melihat kaitan antara variabel-variabel yang ada dan dalam penelitian ini informasi-informasi dan keadaan yang ingin diperoleh tersebut mengenai formulasi kebijakan atas kenaikan tarif retribusi parkir di Kota Batam. Hal ini seperti yang diungkapkan Creswell (2010) yaitu, “Penelitian ini dilakukan untuk memberikan gambaran yang lebih detail mengenai suatu gejala atau fenomena.mencakup informasi tentang fenomena utama yang dieksplorasi dalam penelitian, partisipan penelitian, dan lokasi penelitian (Cresswell, 2012, p. 167)

3.3.3 Berdasarkan Dimensi Waktu

Berdasarkan dimensi waktu, penelitian ini menggunakan jenis *cross sectional* karena penelitian ini mengambil satu bagian dari gejala (populasi) pada waktu tertentu yaitu selama Maret 2012 hingga Mei 2012 dan tidak melakukan perbandingan dengan penelitian sebelumnya. Menurut pendapat Prasetyo dan Jannah (2005:45) penelitian cross sectional merupakan penelitian yang dilakukan

dalam satu waktu tertentu, dan tidak akan dilakukan penelitian lain di waktu yang berbeda untuk dipertimbangkan.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian tentu dipengaruhi oleh permasalahan yang akan diangkat. Oleh karena itu sangat penting untuk mengetahui dan memahami berbagai bentuk teknik pengumpulan data. Berdasarkan data yang telah dikumpulkan baik data primer maupun sekunder dilakukan penyusunan data, pengolahan, dan analisis data.

Adapun teknik pengumpulan data pada penelitian ini adalah:

1. Studi Kepustakaan (Data Sekunder)

Studi kepustakaan dilakukan untuk mengumpulkan data dari berbagai macam sumber informasi seperti buku, jurnal, media massa, penelitian terdahulu, dan sumber data lainnya. Data yang dikumpulkan peneliti adalah teori-teori, isu di masyarakat tentang pengawasan retribusi parkir dan data lainnya.

2. Wawancara tidak terstruktur (Data Primer)

Menurut Creswell (2010) peneliti dapat melakukan *face-to-face interview* (wawancara berhadap-hadapan) dengan partisipan, mewawancarai mereka dengan telepon, atau terlibat dalam *focus group interview* (*interview* dalam kelompok tertentu). Wawancara seperti ini tentu saja memerlukan pertanyaan-pertanyaan yang secara umum tidak terstruktur (*unstructured*) dan bersifat terbuka (*open ended*) yang dirancang untuk memunculkan pandangan dan opini dari para partisipan.

. Wawancara tidak terstruktur dilakukan dengan memberikan pertanyaan secara langsung kepada pihak-pihak yang dianggap berkompeten terhadap objek yang diteliti. Beberapa narasumber yang diwawancarai dalam penelitian ini terkait dengan objek penelitian adalah Kepala Dinas Perhubungan Kota Batam, juru-juru parkir yang ada di beberapa wilayah di Kota Batam, dan masyarakat yang

menggunakan jasa parkir di beberapa lokasi perparkiran di Kota Batam.

3.5 Teknik dan Analisis Data

Analisis data merupakan bagian yang amat penting dalam metode ilmiah, dengan menganalisa data yang peneliti dapatkan baik data primer maupun sekunder, peneliti dapat mencari solusi dari masalah dalam penelitian. Setelah turun ke lapangan, peneliti mendapatkan data mentah berupa data primer dan sekunder. Setelah mendapatkan data mentah, maka peneliti melakukan analisis dan diolah sehingga mendapatkan data yang valid. Data primer diperoleh dari wawancara tidak terstruktur di lapangan dengan menggunakan pedoman wawancara. Pertanyaan-pertanyaan terhadap narasumber dilakukan oleh peneliti ketika terjun ke lapangan. Data sekunder diperoleh dari Satuan Kerja Pemerintah Daerah Kota Batam serta Dinas Pendapatan Daerah Kota Batam. Data sekunder merupakan bahan tertulis yang diolah dan dianalisis (Cresswell, 2012, p. 143).

3.6 Narasumber

Menurut Bungin (2007), cara memperoleh informan penelitian dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu melalui *snowballing* sampling dan *key person*. Memperoleh informan (narasumber) dengan *snowballing* sampling digunakan apabila peneliti tak tahu siapa yang memahai informasi objek penelitian. Biasanya peneliti akan menggunakan *gatekeeper* untuk mengumpulkan informasi tentang objek penelitian, setelah itu baru melakukan wawancara. Sedangkan penelitian melalui *key person* digunakan apabila peneliti sudah memahami informasi awal tentang objek penelitian maupun informan penelitian, sehingga ia membutuhkan *key person* untuk memulai melakukan wawancara atau observasi (Bungin, 2007: 77). Adapun narasumber yang akan diwawancarai oleh peneliti secara tidak terstruktur adalah sebagai berikut:

1. Ketua DPRD Kota Batam Pak Surya Sardi beserta SKPD terkait. Informasi yang digali adalah tentang kebijakan kenaikan tarif retribusi

parkir, tujuan diberlakukannya, serta hambatan dalam proses pemungutan retribusi parkir.

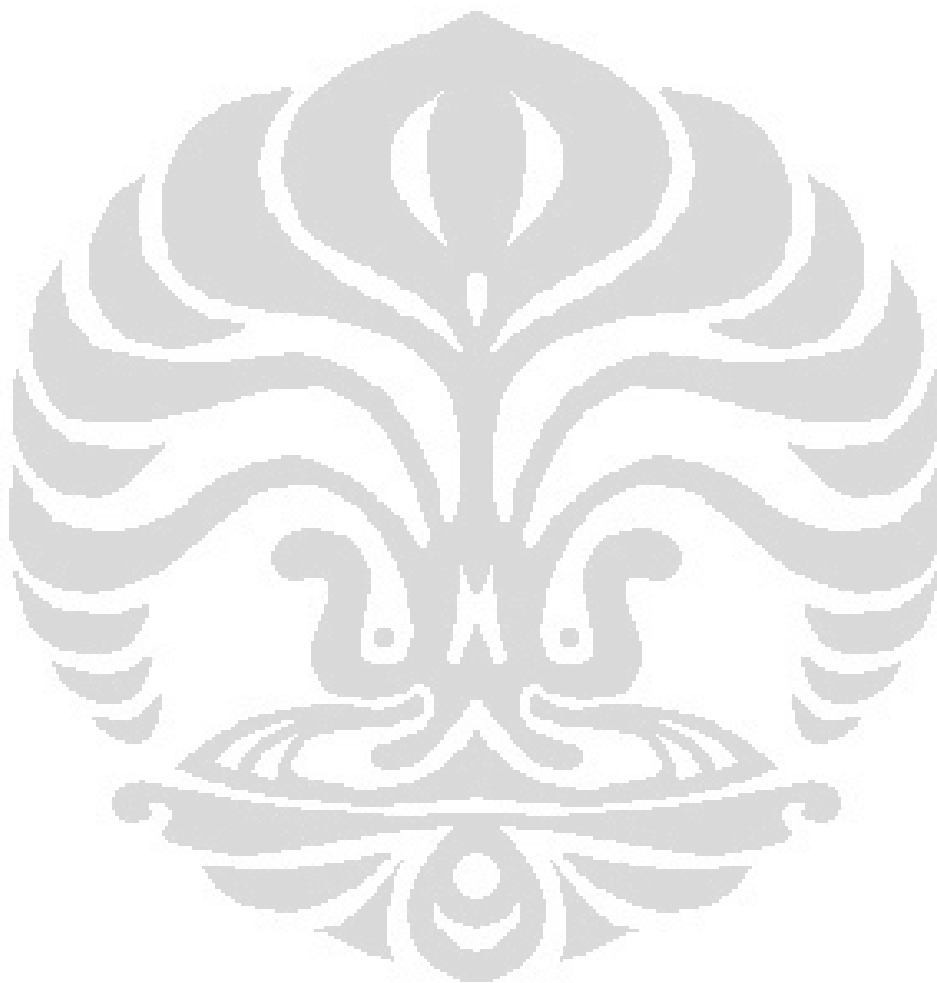
2. Kepala Dinas Pendapatan Daerah Kota Batam Pak Jefridin beserta Bidang Retribusi dan pendapatan Lain-lain. Informasi yang digali adalah tentang apa yang menjadi latar belakang dinas pendapatan daerah Kota Batam menaikkan tarif retribusi parkir yang dimulai bulan februari tahun 2012.
3. UPTD CV Batam Scrap dan Dinas Perhubungan Kota Batam. Informasi yang digali dari narasumber ini adalah tentang proses penyelenggaraan retribusi parkir, hambatan dalam penyelenggaraan, serta sanksi terkait.
4. Warga Masyarakat (Wajib Retribusi) yang menggunakan Jasa Parkir (Di beberapa titik yang paling banyak melakukan aktifitas parkir, yaitu Di sekitar daerah Nagoya, Jodoh dan Batam Centre). Informasi yang digali dari narasumber ini adalah tentang tanggapan naiknya tarif retribusi parkir di Kota Batam, kualitas pelayanan, serta sarana dan prasaran parkir yang ada di Kota Batam.
5. Juru Parkir daerah Nagoya, Jodoh dan Batam centre. Informasi yang digali dari narasumber ini adalah tentang proses pemungutan retribusi parkir beserta masalah yang timbul di lapangan.
- 6.

3.7 Lokasi Penelitian

Dalam menentukan lokasi penelitian harus mencakup objek yang akan diteliti. Lokasi perparkiran di beberapa tempat di Kota Batam merupakan tujuan utama karena dengan terjun langsung ke lokasi perparkiran di beberapa wilayah di Kota Batam, seperti Nagoya, Jodoh dan batam centre.

3.8 Batasan penelitian

Batasan penelitian diperlukan untuk mencegah terlalu luasnya bahasan dari penelitian ini. Oleh karena itu batasan pada penelitian ini adalah seputar analisis formulasi kebijakan atas kenaikan retribusi parkir di Kota Batam.



BAB 4

GAMBARAN UMUM KOTA BATAM, DINAS PERHUBUNGAN KOTA BATAM, DINAS PENDAPATAN DAERAH KOTA BATAM, DAN KETENTUAN UMUM RETRIBUSI PARKIR DI KOTA BATAM

Dalam analisis formulasi kebijakan atas kenaikan tarif retribusi parkir di Kota Batam, terdapat 2 instansi yang berwenang. Yang pertama adalah Dinas Perhubungan Kota Batam dan Dinas Pendapatan Daerah Kota Batam. Kedua instansi ini memiliki tugas dan fungsi yang berbeda terkait dengan perumusan dari kebijakan tarif retribusi parkir di Kota Batam.

4.1 Gambaran Umum Kota Batam

4.1.1 Sejarah Singkat Kota Batam

Batam merupakan salah satu pulau yang berada di antara perairan Selat Malaka dan Selat Singapura. Tidak ada literatur yang dapat menjadi rujukan dan mana nama Batam itu diambil, yang jelas Pulau Batam merupakan sebuah pulau besar dan 329 pulau yang ada di wilayah Kota Batam. Satu-satunya sumber yang dengan jelas menyebutkan nama Batam dan masih dapat dijumpai sampai saat ini adalah Traktat London (1824). Penduduk asli Kota Batam diperkirakan adalah orang-orang Melayu yang dikenal dengan sebutan Orang Selat atau Orang Laut. Penduduk ini paling tidak telah menempati wilayah itu sejak zaman kerajaan Tumasik (sekarang Singapura) dipenghujung tahun 1300 atau awal abad ke-14. Malahan dan catatan lainnya, kemungkinan Pulau Batam telah didiami oleh orang laut sejak tahun 231 M yang di zaman Singapura disebut Pulau Ujung. Pada masa jayanya Kerajaan Malaka, Pulau Batam berada di bawah kekuasaan Laksamana Hang Tuah. Setelah Malaka jatuh, kekuasaan atas kawasan Pulau Batam dipegang oleh Laksamana Hang Nadim yang berkedudukan di Bentan (sekarang P. Bintan). Ketika Hang Nadim menemui ajalnya, pulau ini berada di bawah kekuasaan Sultan Johor sampai pada pertengahan abad ke.18. Dengan hadirnya kerajaan di Riau Lingga dan terbentuknya jabatan Yang Dipertuan Muda Riau, maka Pulau Batam beserta pulau-pulau lainnya berada di bawah kekuasaan Yang Dipertuan Muda Riau, sampai berakhirnya kerajaan Melayu Riau pada tahun 1911.

Di abad ke-18, persaingan antara Inggris dan Belanda amatlah tajam dalam upaya menguasai perdagangan di perairan Selat Melaka. Bandar Singapura yang maju dengan pesat, menyebabkan Belanda berusaha dengan berbagai cara menguasai perdagangan melayu dan perdagangan lainnya yang lewat di sana. Hal ini mengakibatkan banyak pedagang yang secara sembunyi-sembunyi menyusup ke Singapura. Pulau Batam yang berdekatan dengan Singapura, amat bermanfaat bagi pedagang-pedagang untuk berlindung dan gangguan patroli Belanda. Pada abad ke-18, Lord Minto dan Raffles dan kerajaan Inggris melakukan Barter dengan pemerintah Hindia Belanda sehingga Pulau Batam yang merupakan pulau kembar dengan Singapura diserahkan kepada pemerintah Belanda.

4.1.2 Latar Belakang Kota Batam

Menurut sejarah, pengembangan Pulau Batam dapat dilihat pada tiga periode yang berbeda yakni periode masa lampau, periode pendudukan kolonial dan periode globalisasi. Perkembangan pulau Batam awalnya berasal dari Pemerintahan Kesultanan yang sekarang telah berbaur dengan Republik Singapura dan kerajaan Malaysia yang terlebih dahulu menganut paham moderat. Sejarah pulau Batam dapat ditelusuri ketika pertama kali Bangsa Mongolia dan Indo-Aryans pindah dan menetap di kerajaan Melayu sekitar tahun 1000 M atau sebelum kerajaan Islam Malaka dan Bintan muncul serta saat datangnya Pemerintahan Kolonial Eropa yang diprakarsai oleh bangsa Portugis, Belanda dan Inggris. Sejak tahun 1513 M, pulau Batam dan Singapura telah menjadi bagian dari kesultanan Johor. Penduduk pulau Batam sendiri berasal dari orang Melayu atau yang lebih dikenal dengan orang Selat atau orang Laut. Mereka menempati wilayah tersebut sejak zaman kerajaan Temasek atau paling tidak dipenghujung tahun 1300 M (awal abad ke-14). Referensi lain menyebutkan, pulau Batam telah dihuni orang Laut sejak 231 M. Ketika Singapura dinamai Temasek yang dikelilingi oleh perairan, wilayah ini telah dijadikan sebagai pusat perdagangan yang dikuasai oleh Temanggung Tempatan (pemimpin wilayah).

Akibat dari pesatnya perdagangan tersebut membuat kerajaan Melayu Johor, Penyengat serta Lingga/Daik menjadi kuat dan mereka memperluas daerah kekuasaan sampai ke kawasan Malaka. Bukan itu saja, pulau Sumatera Bagian

timur juga menjadi bagian dari kekuasaan mereka. sampai akhirnya datang bangsa Belanda dan Inggris pada tahun 1824 M, yang kemudian mengambil alih tampuk kekuasaan sekaligus menjadi daerah jajahannya dan muncullah paham politik yang baru. Di abad ke-19, persaingan antara Inggris dan Belanda amatlah tajam dalam upaya menguasai perdagangan di perairan Selat Malaka. Bandar Singapura juga maju pesat, mengakibatkan Belanda dengan berbagai cara ingin menguasai perdagangan Melayu dan aktivitas lainnya yang melewati kawasan tersebut. Terjadilah penyusupan tersembunyi yang dilakukan oleh pedagang Singapura. hal ini sangat menguntungkan pulau Batam yang berdekatan dengan Singapura sebagai tempat bersembunyi dari gangguan patroli Belanda. Pada 17 Maret 1824, Pemerintah Inggris Baron Fagel dari Belanda menandatangani perjanjian London (Anglo-Deutch Tractate berisi : Belanda mengakui kedudukan Inggris di Malaka dan Singapura, sementara itu Bencoolen (Bengkulu, Sumatera) menjadi kekuasaan Belanda sekaligus menguasai kepulauan Riau). Setelah kerajaan Melayu Riau yang berpusat di Lingga berpisah dari Johor, maka yang dipertuan besar bergelar Sultan membagi wilayah administrasi pemerintahan dalam kerajaan Melayu Lingga-Riau menjadi tiga bagian. Yakni kekuasaan Sultan di Daik Lingga, Yang Dipertuan Muda di Penyengat dan Tumenggung di Bulang. Ketiga wilayah ini menjadi satu kesatuan yang utuh dalam menjalankan roda pemerintahan. namun secara umum yang menjadi titik sentral dalam menjalankan roda pemerintahan di kerajaan Melayu dipegang Yang Dipertuan Muda yang berkedudukan di Penyengat. Batam sendiri saat itu, merupakan wilayah kekuasaan Tumenggung, Tumenggung yang pertama di Bulang bergelar Tengku Besar. Sementara yang menjadi Tumenggung terakhir adalah Tumenggung Abdul Jamal. Sebagai pusat kekuasaan dan yang menjalankan roda pemerintahan, pada tahun 1898, Yang Dipertuan Muda yang berpusat di Penyengat, mengeluarkan sepucuk surat yang ditujukan kepada Raja Ali Kelana bersama seorang saudaranya untuk mengelola pulau Batam. bekal surat itulah, Raja Ali Kelana kemudian mengembangkan usahanya di pulau Batam. Salah satunya mendirikan pabrik batu bata. Pada tahun 1965 Temasek melepaskan diri dari Federasi Malaysia (1963-1965) untuk menjadi negara Singapura yang bebas. Pada awal kemerdekaan Indonesia tahun 1945 hingga 1957, Tanjung Pinang dinobatkan

sebagai pusat pemerintahan dan bisnis di bagian Timur Sumatera. Tanjung Pinang kemudian ditetapkan sebagai ibukota propinsi Riau yang kemudian diikuti oleh Pekanbaru yang terletak di Sumatera. Semenjak itu, Tanjung Pinang resmi menjadi ibukota Kabupaten Kepulauan Riau yang melingkupi 17 kecamatan termasuk di antaranya pulau Batam.

4.1.3 Visi dan Misi Kota Batam

Kota Batam mempunyai visi yaitu "Terwujudnya Kota Batam sebagai Bandar Dunia Madani yang Modern dan Menjadi Andalan Pusat Pertumbuhan Perekonomian Nasional". Sedangkan Misi dari Kota Batam adalah Mensukseskan misi pemerintah untuk mengembangkan Kota Batam sebagai Bandar Modern berskala internasional sebagai kawasan investasi dilengkapi dengan fasilitas pusat perdagangan, kawasan industri besar, menengah kecil, koperasi, usaha rumah tangga, industri pariwisata, pusat perbelanjaan dan kuliner, hiburan, pengelolaan sumberdaya kelautan melalui kerjasama dengan Pengelola Kawasan dan pemangku kepentingan pembangunan lainnya, Mengembangkan sistem pendukung strategis penataan ruang terpadu meliputi komponen fasilitas sarana dan prasarana sistem transportasi darat laut dan udara yang memadai, sistem telekomunikasi dan teknologi informasi (ICT) modern dan prima, ekosistem hutan kota, penataan lingkungan kota yang bersih, sehat, aman, nyaman dan lestari, Meningkatkan pelayanan prima dalam hal pendidikan, kesehatan, perumahan yang layak dan terjangkau, ketenagakerjaan, sosial budaya, fasilitasi keimanan dan ketaqwaan, kepemudaan dan olahraga agar kualitas hidup manusia dan kecerdasan seluruh lapisan masyarakat meningkat serta pengentasan kemiskinan, serta menumbuhkan kehidupan harmonis dan berbudi pekerti atas dasar nilai multi etnis, multi kultur, multi agama dan melestarikan nilai-nilai seni budaya melayu, kearifan lokal dan memelihara kelestarian lingkungan hidup.

4.2 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Batam

4.2.1 Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Batam

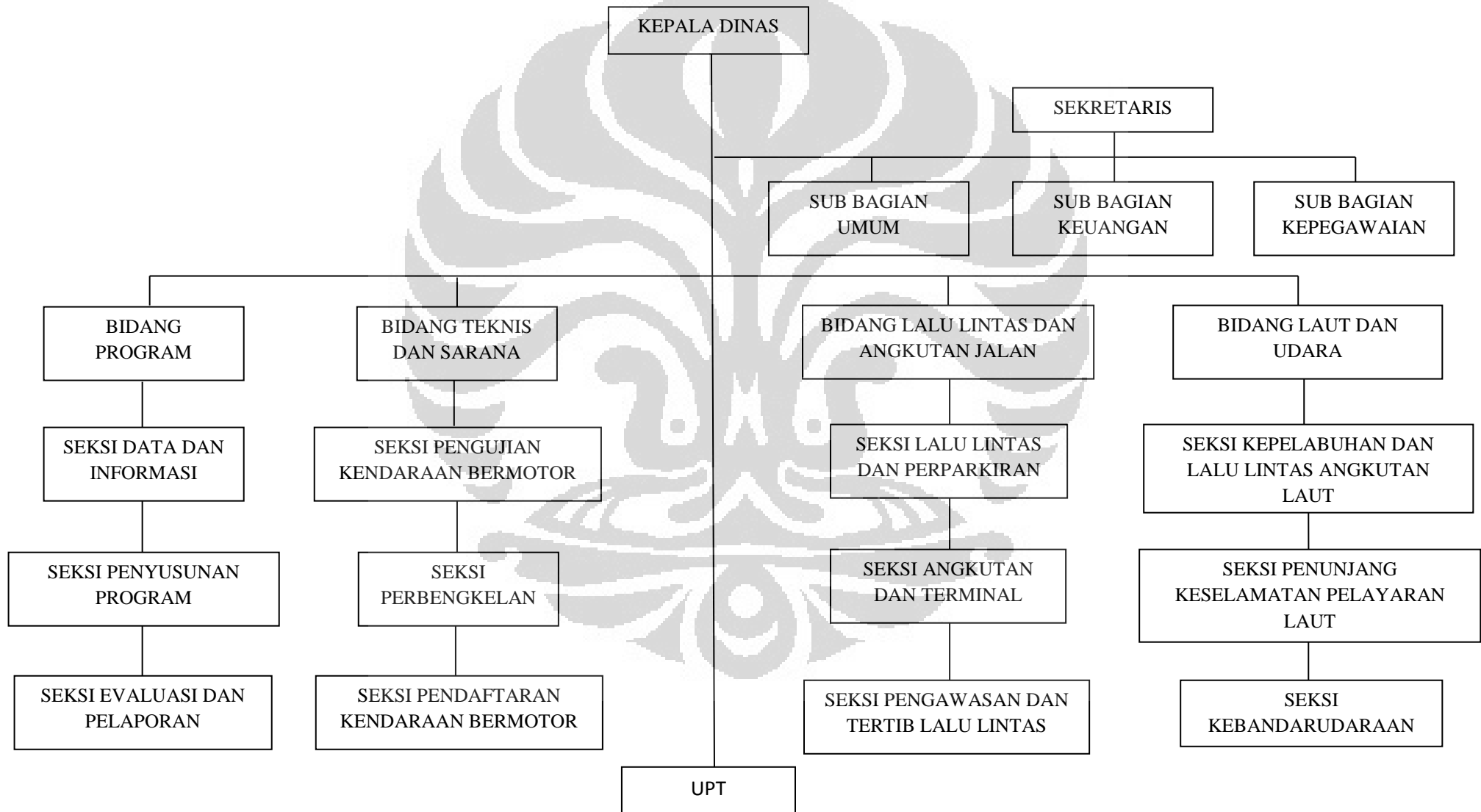
Sejarah berdirinya Dinas Perhubungan Kota Batam berasal dari organisasi Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) Kota Batam yang pada awalnya adalah merupakan bagian dari kantor wilayah V LLAJ Kepulauan Riau, namun

seiring dengan perkembangan pembangunan Batam dan sejalan dengan pertumbuhan kendaraan yang cukup pesat, maka organisasi ini terus mengalami perubahan-perubahan sehingga menjadi Dinas LLAJ Kota Batam. Pada tahun 1982 ditempatkan staf Kantor Wilayah V LLAJ secara bergiliran untuk melakukan fungsi LLAJ yaitu mengadakan Pengujian Kendaraan Bermotor di Kota Batam dan pada tahun 1984 menjadi Kantor Unit Pelaksana Teknis LLAJ, dengan diangkatnya pejabat melalui Surat Keputusan Kepala Kantor Wilayah IV Dirjen Perhubungan Darat Provinsi Riau Nomor 210-II/KW-IV 1984 tanggal 04 Februari 1984, dimana Kepala Unit ini bertanggung jawab kepada Kepala Wilayah LLAJ Kepulauan Riau di Tanjung Pinang.

4.2.2 Visi dan Misi

Dinas Perhubungan Kota Batam mempunyai visi yaitu "mewujudkan sistem transportasi yang modern di Kota Batam". Sedangkan Misi dari Dinas Perhubungan Kota Batam adalah meningkatkan sarana dan prasarana transportasi yang responsif terhadap perkembangan global, menciptakan lalu lintas angkutan darat, laut, udara lancar, tertib, efektif dan efisiensi yang mempunyai daya saing global, mengembangkan dan meningkatkan pelayanan jasa transportasi di wilayah perkotaan dan hinterland, mengembangkan sistem data perhubungan berbasis teknologi sebagai sarana pengembang sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan, mengembangkan dan meningkatkan sumber daya manusia yang profesional dalam memberikan pelayanan prima. Berikut bagan susunan organisasi dari Dinas Perhubungan Kota Batam:

GAMBAR 4.1
STRUKTUR ORGANISASI DINAS PERHUBUNGAN KOTA BATAM



4.3 Gambaran Umum Dinas Pendapatan Kota Batam

4.3.1 Visi dan Misi

Dinas Pendapatan Kota Batam merupakan unsur pelaksana Pemerintah Kota Batam yang mempunyai tugas melaksanakan kewenangan Otonomi Daerah dalam pengelolaan pendapatan Daerah Kota Batam. Adapun yang menjadi kewenangan Dinas Pendapatan Daerah Kota Batam dalam PAD yaitu Penerimaan Pajak Daerah, Retribusi Daerah, Laba BUMD dan Pendapatan Lain-lain yang sah. Visi dari Dinas Pendapatan Daerah adalah "terwujudnya Pendapatan Asli Daerah Sebagai Andalan Pembangunan Kota Batam". Sedangkan Misi dari Dinas Pendapatan Daerah Kota Batam adalah, mewujudkan masyarakat taat pajak dan retribusi daerah, mengembangkan sistem administrasi perpajakan yang akuntabel, melaksanakan intensifikasi dan ekstensifikasi pendapatan daerah, meningkatkan aparatur yang profesional.

4.3.2 Struktur Organisasi

Berdasarkan Perda Kota Batam No 12 Thn 2007, Dinas Pendapatan Kota Batam mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintahan daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan dibidang pendapatan daerah serta tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan ketentuan yang berlaku dengan struktur organisasi sebagai berikut :

1. Kepala Dinas
2. Sekretaris
3. Kepala Bidang Program
4. Kepala Bidang Pendataan Dan Penetapan
5. Kepala Bidang Penagihan
6. Kepala Bidang Retribusi Dan Pendapatan Lain – Lain
7. Kelompok Jabatan Fungsional
8. Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD)
9. Cabang Dinas

4.4 Gambaran Umum Retribusi Parkir di Kota Batam

Pemungutan retribusi parkir diatur melalui undang-undang yang kemudian diatur melalui Peraturan daerah. Peraturan terkait mengenai retribusi parkir adalah:

- Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
- Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2010 tentang Tata cara Pemberian dan Pemanfaatan Insentif Pemungutan Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
- Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 9 Tahun 2001 tentang Retribusi Parkir
- Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 1 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir

4.4.1 Subjek dan Objek Retribusi Parkir

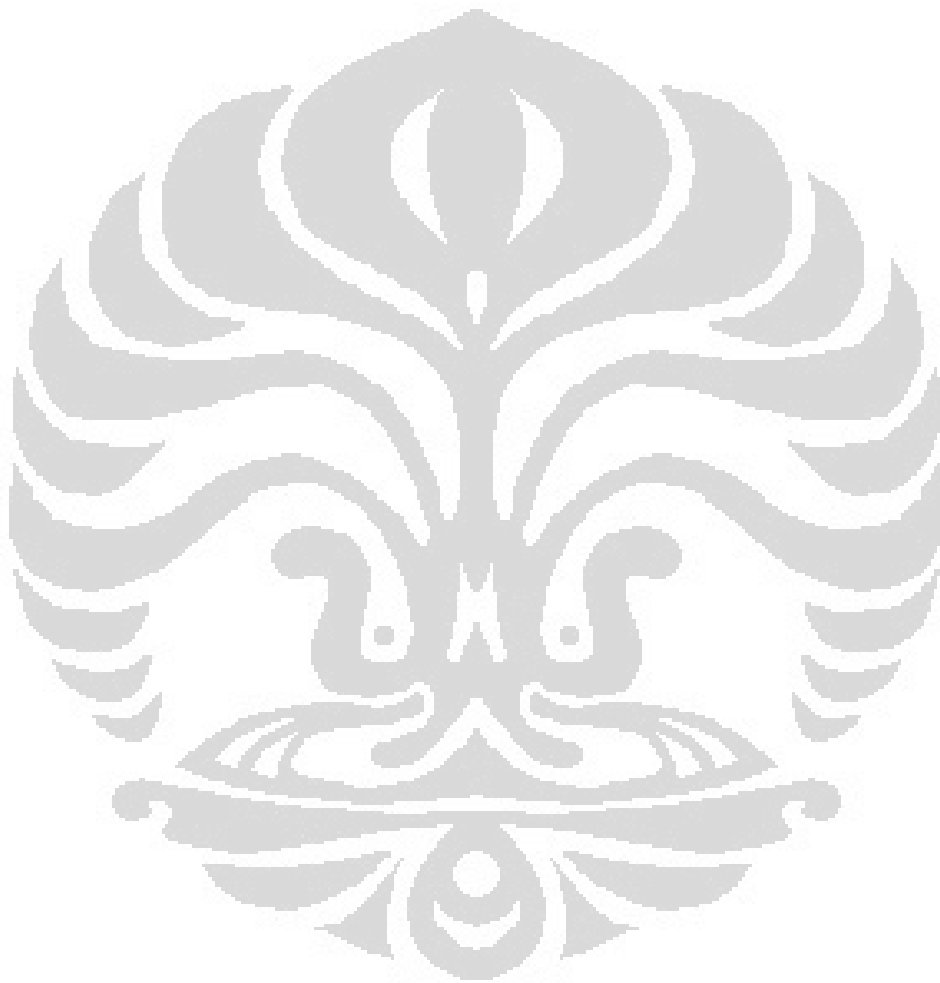
Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 1 Tahun 2012 retribusi parkir adalah pembayaran atas penggunaan petak parkir. Retribusi parkir di tepi jalan umum adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Sedangkan retribusi tempat khusus adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas pelayanan parkir di luar badan jalan yang disediakan/ dikelola oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Objek retribusi parkir adalah segala jenis pelayanan parkir yang diberikan oleh Pemerintah Daerah, yaitu meliputi:

1. Tepi Jalan Umum
2. Tempat Parkir Khusus

Subjek retribusi adalah orang pribadi yang menggunakan menikmati jasa pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh Pemerintah Kota. Sedangkan wajib retribusi adalah orang pribadi yang pembayaran retribusi, termasuk pemungut atau pemotong retribusi tertentu.

4.4.2 Mekanisme Pemungutan Retribusi Parkir di Kota Batam

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 1 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir, oleh Pemerintah Kota Batam sistem pemungutan dilakukan oleh pihak ketiga yang memenangkan tender. Dalam hal ini pemenang tender adalah CV. Batam Scrap yang bertugas melakukan pemungutan parkir di tepi jalan umum maupun parkir khusus.



BAB 5
ANALISIS FORMULASI KEBIJAKAN ATAS KENAIKAN TARIF
RETRIBUSI PARKIR SERTA KEBIJAKAN PARKIR BERLANGGANAN
DI KOTA BATAM

5.1 Latar Belakang Perumusan Kebijakan Atas Kenaikan Tarif Retribusi Parkir di Kota Batam Dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012

Dalam rangka menyelenggarakan pemerintah, Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi terbagi atas daerah-daerah kabupaten-kabupaten dan kota-kota. Tiap-tiap daerah kabupaten dan kota mempunyai hak dan kewajiban untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan daerahnya agar dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan kepada masyarakat. Untuk menyelenggarakan pemerintahan tersebut daerah berhak mengenakan pungutan kepada masyarakat, dimana daerah berwenang untuk melakukan pemungutan terhadap segala potensi penerimaan yang ada di daerah. Penerimaan di sini termasuk pajak daerah, retribusi daerah dan pendapatan lainnya. Sesuai dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang menempatkan perpajakan sebagai salah satu perwujudan negara, ditegaskan bahwa penempatan beban rakyat, seperti pajak dan pungutan lain yang bersifat memaksa diatur dalam Undang-Undang. Dengan demikian, pemungutan pajak daerah dan retribusi daerah harus didasarkan pada Undang-Undang.

Berangkat dari ketentuan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah, maka penyelenggaraan pemerintahan daerah dilakukan dengan memberikan kewenangan yang seluas-luasnya, disertai dengan pemberian hak dan kewajiban menyelenggarakan otonomi daerah dalam kesatuan sistem penyelenggaraan pemerintahan negara. Pajak daerah dan retribusi daerah merupakan komponen

yang sangat penting untuk membiayai penyelenggaraan dan pelaksanaan pemerintahan daerah. Dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009, disebutkan bahwa perlu dilakukan perluasan objek pajak daerah dan retribusi daerah dan pemberian diskresi dalam penetapan tarif. Perubahan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 menyebabkan Peraturan Nomor 9 Tahun 2001 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Barang di Kota Batam perlu dilakukan penyesuaian kembali oleh Pemerintah Kota Batam. Dengan adanya penyesuaian tersebut, dibuatlah Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir. Peraturan Daerah merupakan dasar hukum yang paling tertinggi yang ada di daerah. Oleh karena itu, jika daerah ingin melaksanakan ketentuan Undang-Undang, maka daerah harus membuat peraturan daerah terlebih dahulu agar dapat melaksanakan ketentuan Undang-Undang tersebut. Hal ini juga disampaikan oleh Firman dalam kutipan wawancara berikut ini:

"Berangkat dari Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009 tentang keuangan daerah, dimana daerah itu diberikan kebebasan untuk mengolah keuangan sendiri. Lalu dengan itu Pemerintah Kota Batam menerbitkan Perda Nomor 1 Tahun 2012". (Wawancara dengan Firman, 14 Mei 2012).

5.1.1 Latar Belakang Usulan Kebijakan

Dalam menjalankan suatu tujuan pemerintah, diperlukan suatu kebijakan yang akan menjadi instrumen dalam mencapai tujuan yang ditetapkan oleh pemerintah. Kebijakan sebenarnya adalah suatu konsep atau formula untuk dijadikan pedoman dalam mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya oleh perumus kebijakan. Kebijakan perlu dirumuskan menjadi suatu perangkat hukum yang mengikat sehingga dapat dilaksanakan secara konsisten dan mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Demikian yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009, dimana terdapat substansi bahwa daerah diberi keleluasaan dalam menetapkan tarif sesuai dengan kemampuan masyarakat di daerah masing-masing (Diskresi tarif). Seperti yang dikatakan oleh Pak Edi Sumantri selaku dosen dalam kuliah umum mata kuliah Pajak Daerah dan Retribusi Daerah yang didapat oleh peneliti berikut ini:

"Setiap Daerah dapat melakukan Diskresi dalam menentukan tarif Pajak Daerah maupun Retribusi Daerah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009". (Kuliah Umum oleh Pak Edi Sumantri, 19 Mei 2012)

Dari pernyataan diatas, daerah dapat memberlakukan tarif Pajak Daerah dan Retribusi Daerah sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009 yaitu untuk dapat membiayai segala pengeluaran daerah, dimana Pemerintah pusat memberikan wewenang dan otoritas kepada Pemerintah Daerah untuk mengurus dan mengatur sendiri urusan daerahnya sendiri, termasuk dalam hal keuangan.

5.1.1.1 Untuk Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah

Dengan adanya substansi tentang diskresi kebijakan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009, diharapkan berdampak pada meningkatnya Pendapatan Asli Daerah. Seperti yang dikatakan oleh Khairizi:

"Jadi dengan meningkatnya tarif retribusi parkir, diharapkan dapat menekan jumlah kendaraan yang parkir di jalan umum setiap harinya. Disamping itu juga dapat meningkatkan PAD Kota Batam juga". (Wawancara dengan Pak Khairizi, 15 Mei 2012).

Dari cuplikan wawancara dengan Kepala Bidang Program Dinas Pendapatan Daerah Kota Batam diatas, bahwa kenaikan tarif retribusi parkir di Kota Batam selain untuk menekan jumlah kendaraan yang beredar di jalan setiap harinya, juga untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Batam itu sendiri. Berikut tabel dari jumlah target dan realisasi dari retribusi parkir di Kota Batam:

Tabel Target Dan Realisasi Retribusi Parkir Kota Batam Dalam Kurun 5 Tahun Terakhir

Tahun	Target	Realisasi	Surplus/ Minus	Persentase
2007	710.000.000	900.440.000	+190.440.000	78,9%
2008	900.000.000	884.000.000	-16.000.000	98%
2009	1.100.000.000	1.100.005.000	+5.000	100,5%
2010	1.100.000.000	731.600.000	-368400.000	66,5%
2011	1.200.000.000	1.177.660.000	-22.340.000	98% %

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Batam

Jika dilihat dari tabel diatas, penerimaan retribusi parkir Kota Batam dalam kurun waktu 5 tahun terakhir masih belum memenuhi target. Mulai dari tahun 2007, target dari Dinas Perhubungan Kota Batam adalah Rp. 710.000.000 dan realisasinya adalah Rp. 900.440.000. Pada tahun 2007 target terpenuhi dan penerimaan dari retribusi parkir mengalami surplus Rp. 190.440.000. Dengan adanya surplus pada tahun 2007, Dinas Perhubungan Kota Batam menaikkan target penerimaan retribusi parkir menjadi Rp. 900.000.000 pada tahun 2008. Namun yang terjadi adalah realisasi penerimaan retribusi parkir pada tahun 2008 tidak memenuhi target. Dari target yang awalnya ditetapkan Rp. 900.000.000 hanya terealisasi sejumlah Rp. 884.000.000, hanya minus Rp. 6.000.000 dari target. Pada tahun 2009 Dinas Perhubungan mencoba menaikkan target penerimaan retribusi parkir menjadi Rp. 1.100.000.000. Target tersebut terpenuhi, realisasi penerimaan retribusi parkir pada tahun 2009 adalah Rp. 1.100.005.000. Pada tahun 2009 tersebut terjadi surplus Rp. 5.000 dari target yang terealisasi. Pada tahun 2010 Dinas Perhubungan kembali menargetkan penerimaan retribusi parkir Kota Batam sejumlah Rp. 1.100.000.000. Namun yang terjadi adalah target tersebut tidak terpenuhi karena realisasi dari penerimaan retribusi parkir hanya Rp. 731.000.000. Realisasi pada tahun 2010 mengalami minus Rp. 368.400.000. Pada tahun 2011 Dinas Perhubungan menetapkan target penerimaan retribusi parkir sejumlah Rp. 1.200.000.000. Target tahun 2011 ini mengalami kenaikan dari tahun 2010 yang jumlahnya Rp. 1.100.000.000. Hasil realisasi penerimaan

retribusi parkir Kota Batam tahun 2011 ternyata masih juga belum memenuhi target, hasil realisasi penerimaan retribusi parkir tahun 2011 adalah Rp. 1.177.660.000. Hasil tersebut masih mengalami minus Rp. 22.340.000 dari target.

Dengan masih belum tercapainya target dari realisasi penerimaan retribusi parkir Kota Batam dalam 2 tahun terakhir, Dinas Perhubungan untuk tahun 2012 ini ingin target realisasi penerimaan retribusi parkir tercapai. Dengan adanya substansi Diskresi tarif dalam pengenaan retribusi daerah yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009, maka Kota Batam dapat menentukan tarif retribusi parkir yang sesuai agar dapat mencapai target. Dalam hal ini jika fungsi penerimaan (budgetair) meningkat, maka kontribusi Pendapatan Asli Daerah dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah juga akan meningkat. Dengan meningkatnya kontribusi retribusi parkir dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah, maka hasil tersebut dapat dipergunakan untuk membangun infrastruktur, sarana dan prasarana serta peningkatan pelayanan publik kepada masyarakat.

5.1.1.2 Terkait dengan Faktor Meminimalisir Jumlah Kendaraan Yang Parkir di Tepi Jalan Umum

Dalam 5 tahun terakhir, jumlah kendaraan bermotor yang ada di Kota Batam terus meningkat. Hal itu dikarenakan semakin majunya perekonomian Kota Batam, sehingga kemampuan ekonomi masyarakat juga ikut meningkat. Hal itu terlihat dengan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun. Berikut tabel jumlah kendaraan bermotor dalam 5 tahun terakhir di Kota Batam:

Tabel Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Batam

Jenis Kendaraan	2007	2008	2009	2010	2011
Kendaraan Roda Dua	232.562	245.121	273.538	310.723	345.065
Kendaraan Roda Empat	39.598	42.349	48.784	52.258	57.395
Kendaraan diatas Roda Empat	15.272	18.724	19.373	22.999	24.474

Sumber: telah diolah oleh Peneliti

Dimulai tahun 2008 kendaraan roda dua di Kota Batam mengalami kenaikan 5,13% dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2007. Sedangkan kendaraan roda empat pada tahun 2008 mengalami kenaikan 6,5% dari tahun 2007 dan kendaraan diatas roda empat mengalami kenaikan 18,14 % dari tahun 2007. Pada tahun 2009 kendaraan roda empat mengalami kenaikan 10,39% dari tahun 2008, kendaraan roda empat mengalami kenaikan 13,19% dari tahun 2008 dan kendaraan diatas roda empat mengalami kenaikan 3,35% dari tahun 2008. Tahun berikutnya yaitu tahun 2010 kendaraan roda empat mengalami kenaikan 11,97% dari tahun 2009, kendaraan roda dua mengalami kenaikan 6.64% dari tahun 2009 dan kendaraan diatas roda empat mengalami kenaikan 15,77% dari tahun 2009. Pada tahun 2011 kendaraan roda dua mengalami kenaikan 9,95% dari tahun 2010, kendaraan roda empat mengalami kenaikan 8,96% dari tahun 2010 dan kendaraan diatas roda empat mengalami kenaikan 6,03% dari tahun 2010.

Dari tingkat kenaikan jumlah kendaraan bermotor tiap tahunnya di Kota Batam, dapat diketahui bahwa rata-rata pertahun jumlah kenaikan kendaraan bermotor mengalami peningkatan sebesar 9,67%. Kenaikan ini merupakan angka yang cukup tinggi mengingat luas Kota Batam yang semakin hari tidak akan bertambah luasnya. Hal itu tentu berdampak dengan lalu lintas yang ada di Kota Batam. Pada tahun 2012 ini, kemacetan sudah mulai dirasakan oleh masyarakat Kota Batam. Kemacetan dirasakan pada jalan-jalan tertentu yang ada di Kota Batam, seperti daerah seraya atas, Nagoya, Jodoh, Simpang jam, Sei panas, dan Muka Kuning. Seperti yang dikatakan oleh salah seorang wiraswasta di Kota Batam berikut ini:

" Wah, sangat pesat sekali yah. Karena saya sendiri sudah mulai merasakan yang namanya macet di Kota Batam ini. Seperti contoh aja jalan seraya atas yang mengarah ke Nagoya-Jodoh, padahal sudah dibangun terowongan bawah tanah untuk memperlancar arus kendaraan, tetapi jam 3 sore keatas itu sudah macet. Memang sih macetnya tidak seperti Jakarta, tapi kan dibandingkan dengan 6 atau 7 tahun yang lalu jauh lebih padat kendaraan yang ada di Kota Batam sekarang ini mas". (Wawancara dengan Anto, 17 Mei 2012).

Anto seorang wiraswasta mengaku mulai merasakan kemacetan di Kota Batam, ia yang sehari-hari melewati jalan sei panas-seraya merasakan kemacetan di jalan seraya atas. Jika dilihat dari keterangan Anto, kemacetan di jalan seraya terjadi diatas pukul 3 sore. Hal ini dikarenakan jalan seraya ini merupakan jalan menuju pusat perbelanjaan serta pusat elektronik di Kota Batam. Sehingga kendaraan dari arah bengkong, sei panas, dan batam centre akan melewati jalan seraya atas jika ingin pergi ke arah Nagoya dan Jodoh. Berikut pendapat salah seorang pekerja swasta di perusahaan di daerah Muka Kuning di Kota Batam:

" Saya sudah 8 tahun di Batam ini mas, kalau dulu dari Batu aji ke Muka kuning itu bisa ditempuh dengan waktu 20 menit kalau naik carry (jenis angkutan umum sejenis minibus carry di Batam), tapi kalau sekarang tak bisa mas, Minimal 35 menit baru bisa sampai di tempat kerja saya. Macet di lampu merah simpang Bareleng itu mas yang bikin lama, belum lagi jumlah carry sudah banyak sekali dibandingkan pertama kali saya kerja di Batam dulu yaitu tahun 2005". (Wawancara dengan Santi, 17 Mei 2012).

Menurut keterangan Santi yang merupakan seorang pekerja swasta di salah satu Perusahaan elektronik di Muka Kuning, ia merasakan kemacetan dari arah Batu aji kearah Muka kuning tempat ia bekerja. Dahulu waktu tempuh dengan menggunakan carry hanya 20 menit, namun sekarang paling cepat 35 menit. Dari keterangan Santi diatas, dapat terlihat mulai padatnya jumlah kendaraan yang hilir mudik di jalan-jalan Kota Batam saat ini. Dengan adanya kenaikan tarif retribusi parkir Kota Batam tahun 2012 ini, diharapkan mampu meminimalisir kendaraan yang hilir-mudik dan parkir di tempat-tempat padat parkir yang ada di beberapa

wilayah di Kota Batam. Wilayah-wilayah tersebut seperti Nagoya, Jodoh, Batam centre serta daerah Batu aji yaitu pusat pasar aviari yang sudah mulai tinggi intensitas kendaraan yang parkir di daerah itu. Hal itu juga dikatakan oleh Agus Sulaiman selaku Kepala Seksi Lalu lintas dan Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Batam berikut ini:

"... jadi dengan biaya parkir yang mahal, itu dia akan mengurangi / meminimize orang atau masyarakat yang ingin parkir on street, supaya gak terjadi kemacetan kan di jalan umum". (Wawancara dengan Agus Sulaiman, 14 Mei 2012).

Dari kutipan wawancara diatas dapat diketahui bahwa dengan adanya kenaikan tarif retribusi parkir dapat menekan jumlah kendaraan yang parkir di *on street* (umum). Lokasi parkir on street disini seperti pasar, pusat perbelanjaan dan lainnya sesuai dengan yang tertuang dalam Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2012 Kota Batam. Parkir *on street* merupakan parkir di tepi jalan umum, dimana para pengguna parkir dapat memarkirkan kendaraan mereka di tepi jalan umum yang telah disediakan oleh Pemerintah. Namun karena parkir di tepi jalan umum ini terus meningkat intensitasnya, dapat berdampak bagi kendaraan yang ingin melintas di jalan umum sekitar area parkir *on street* tersebut. Misalnya saja, hal itu dapat terlihat parkir di tepi jalan umum di daerah Nagoya yaitu area parkir Bank BRI. Area parkir ini persis berada di tepi jalan raya Nagoya, dimana area parkirnya yang tidak terlalu luas. Kendaraan yang bisa parkir di area parkir itu hanya sekitar 10 kendaraan roda 4. Kemacetan kecil dapat terlihat ketika jam 9-12 siang, dimana intensitas masyarakat untuk pergi ke Bank cukup tinggi. Pengguna parkir yang ingin memarkirkan mobilnya di area parkir tersebut dan melakukan antri di belakang mobil lain yang parkir di area tersebut. Hal itu tentu membuat kendaraan lain yang melintas di sepanjang jalan raya Jodoh-Nagoya dapat terganggu. Hal itu dikarenakan posisi mobil pengguna parkir yang antri tadi memakan bahu jalan dari jalan raya Jodoh-Nagoya tersebut. Hal ini tentu akan menyebabkan kemacetan kecil jika hanya 1 atau 2 mobil saja yang melakukan hal demikian, namun jika sudah mencapai 5 mobil tentunya akan menyebabkan kemacetan yang lebih. Dan juga hal itu membahayakan kendaraan lain yang melintas di sekitar jalan raya Jodoh-Nagoya tersebut, karena bisa saja menabrak

mobil yang sedang menunggu antrian parkir tadi. Hal tadi hanya sebagian kecil contoh dari parkir tepi jalan umum yang dapat menyebabkan kemacetan, masih banyak wilayah lain yang potensi kemacetannya terjadi karena meningkatnya intensitas kendaraan yang parkir di tepi jalan umum. Dengan meningkatnya jumlah uang yang dibayarkan pada saat parkir, diharapkan dapat mengurangi intensitas yang tinggi dari masyarakat yang ingin parkir di *on street*.

5.1.1.3 Peningkatan Pelayanan Kepada Masyarakat

Dengan kenaikan atas tarif retribusi parkir di Kota Batam tentu Pemerintah Kota Batam juga ingin meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa parkir. Hal itu menjadi tanggung jawab Pemerintah Kota Batam yang bekerjasama dengan CV. Batam Scrap dalam meningkatkan kualitas pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa parkir. Hal tersebut disampaikan oleh Firman selaku anggota Komisi II DPRD Kota Batam sebagai berikut:

"Pertama untuk menaikkan PAD, yang kedua adalah untuk meningkatkan hubungan harmonisasi antara pengusaha parkir dengan Dishub, agar tidak terjadi tumpang tindih itu tadi sehingga pengusaha parkir dengan dishub dapat bersinergi. yang ketiga untuk meningkatkan pelayanan kepada konsumen pengguna parkir. Lalu yang terakhir supaya terdata tempat parkir yang ada di Kota Batam, jadi nanti ketahuan ada berapa kendaraan bermotor yang parkir di Kota Batam dalam 1 hari. Dan PAD bisa menjadi jelas jumlahnya".
(Wawancara dengan Firman, 14 Mei 2012).

Dari cuplikan wawancara dengan Firman selaku anggota komisi II DPRD Kota Batam, dapat terlihat bahwa peningkatan pelayanan merupakan salah satu latar belakang dari kebijakan kenaikan tarif retribusi parkir di Kota Batam. Hal tersebut harus dilakukan karena dengan adanya kenaikan jumlah uang yang dikeluarkan oleh masyarakat pengguna parkir menjadi lebih besar, oleh karena itu pelayanan pun juga harus ikut meningkat agar tidak ada protes dari masyarakat. Hal tersebut dikatakan oleh Frans selaku supervisor dari CV. Batam Scrap berikut ini:

"Ya kalau dulu masyarakat bayar seribu untuk parkir mobil, sekarang dua ribu... jadi sekarang kita harus memberikan pelayanan seharga yang dua ribu

dong, bukan pelayanan yang seharga seribu. gitu sih sebenarnya". (Wawancara dengan Frans, 14 Mei 2012).

Hal diatas sesuai dengan teori tarif retribusi menurut davey (1998) berikut ini:

"kebijaksanaan memungut bayaran untuk barang dan layanan yang disediakan pemerintah berpangkal pada pengertian efisiensi ekonomi. Dalam hal perorangan bebas menentukan besar layanan tertentu yang hendak dinikmatinya, harga layanan itu memainkan peranan penting dalam memberikan isyarat yang perlu kepada pemasok mengenai besar produksi layanan tersebut".

Berdasarkan teori yang dikemukakan oleh davey diatas, dalam menetapkan tarif hendaknya didasarkan pada efisiensi ekonomi. Efisiensi ekonomi disini adalah dengan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah kepada pengguna jasa parkir hendaknya tidak memberatkan mereka untuk membayar, dan dengan tarif tersebut masyarakat menerima pelayanan yang sepadan dengan apa yang mereka bayarkan. Di dalam menetapkan harga hendaknya pemerintah juga menentukan pelayanan yang sesuai dengan harga yang ditetapkan tersebut karena hal itu akan mempengaruhi kepuasan masyarakat dalam pelayanan yang mereka nikmati. Dengan pelayanan yang sesuai dengan tarif, maka akan membuat masyarakat pengguna jasa parkir menjadi tidak berat dalam mengeluarkan uang untuk membayar. Hal diatas juga terlihat dalam wawancara berikut ini:

"Saya sebagai pengguna jasa parkir sebenarnya tidak masalah dengan kenaikan itu, tapi dengan adanya kenaikan 2x lipat dari tarif yang dulu, saya sih mengharapkan sarana dan prasarana serta pelayanan harus ditingkatkan lah".(Wawancara dengan Anto, 17 Mei 2012).

5.2 Latar Belakang Perumusan Kebijakan Parkir Berlangganan di Kota Batam

Sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah, maka penyelenggaraan pemerintahan daerah dilakukan dengan memberikan kewenangan yang seluas-luasnya, disertai dengan pemberian hak dan kewajiban

menyelenggarakan otonomi daerah dalam kesatuan sistem penyelenggaraan pemerintahan negara. Pajak daerah dan retribusi daerah merupakan komponen yang sangat penting untuk membiayai penyelenggaraan dan pelaksanaan pemerintahan daerah. Dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009, disebutkan bahwa perlu dilakukan perluasan objek pajak daerah dan retribusi daerah dan pemberian diskresi dalam penetapan tarif. Perubahan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 menyebabkan Peraturan Nomor 9 Tahun 2001 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Barang di Kota Batam perlu dilakukan penyesuaian kembali oleh Pemerintah Kota Batam. Penyesuaian kembali tentang retribusi parkir di Kota Batam adalah dengan menerapkan sistem parkir berlangganan untuk kendaraan bermotor yang dibayarkan setiap 1 (satu) tahun sekali. Parkir berlangganan diterapkan agar dapat mempermudah masyarakat dengan hanya membayar 1 (satu) tahun sekali dan murah.

5.2.1 Alternatif Untuk Mempermudah Pembayaran Serta Dengan Biaya Lebih Murah

Parkir berlangganan dibayarkan setiap 1 (satu) tahun sekali dimuka, dimana alternatif ini dirancang untuk masyarakat pengguna parkir yang intensitasnya tinggi dalam setiap tahunnya. Dengan hanya membayar tarif Rp. 250.000 untuk roda empat, Rp. 100.000 untuk roda dua, dan Rp. 300.000,- untuk bus/ truk. Hal diatas sesuai dengan yang dikatakan oleh Yulidasril berikut ini:

" Dari sini, pilihan sebenarnya ada di tangan pengguna jasa parkir, kalau mau berlangganan karena intensitas parkir tinggi ya silahkan, tetapi kalau memilih parkir dengan tarif per sekali parkir karena intensitas parkir tidak terlau sering ya silahkan juga. Jadi Pemkot tidak melanggar azas keadilan, artinya dengan 2 pilihan tadilah jalan keluarnya. Dan tidak ada pemaksaan ke masyarakat untuk memilih salah satu diantaranya". (Wawancara dengan Yulidasril, 15 Mei 2012).

Alternatif yang disediakan Pemerintah dengan menerapkan parkir berlangganan ditujukan untuk masyarakat pengguna jasa parkir yang menggunakan jasa parkir dengan intensitas yang sering tiap harinya. Karena dengan menggunakan parkir berlangganan, pengguna jasa parkir tentunya akan

terbantu dengan tarif yang lebih murah dibandingkan dengan harus membayar retribusi parkir setiap kali parkir. Seperti yang disampaikan oleh dengan Anto pengguna jasa parkir dalam cuplikan wawancara berikut ini:

" Ya gak masalah sih, justru kalau saya pribadi mendingan parkir berlanggan. Karena kan saya setiap hari nih kerja disini, dan otomatis tiap hari parkir. Belum lagi kalau bolak balik ambil pesanan orang. Yang penting jelas aja nanti bagaimana pengaturannya di lapangan". (Wawancara dengan Anto, 17 Mei 2012).

Sesuai dengan yang dikatakan oleh Anto pengguna jasa parkir yang setiap harinya bekerja sebagai pekerja swasta di Pusat Perbelanjaan Handphone di Lucky Plaza Nagoya. Jika setiap hari dia harus membayar retribusi parkir dengan tarif sekali parkir yaitu Rp. 2.000,- untuk Mobil yang digunakannya, maka dalam setahun saja dia harus mengeluarkan uang sejumlah Rp. 720.000,- (*Asumsi 1 tahun 360 hari setelah dipotong hari libur nasional*). Bagi Anto tentu lebih menguntungkan dengan menggunakan sistem parkir berlangganan, dimana dia hanya membayar Rp. 250.000,- saja untuk 1 (satu) tahunnya. Selain hemat dalam pengeluaran biaya retribusi parkir, Anto juga mendapatkan kemudahan dengan hanya membayar 1 (satu) kali tarif parkir berlangganan di muka tanpa harus membayar tiap harinya jika ia tidak menggunakan parkir berlangganan. Hal tersebut sebagaimana yang dipaparkan oleh Firman berikut ini:

"Pertama yaitu untuk kemudahan dari pengguna parkir, karena bayar hanya setahun sekali. Lalu dari segi harga kan lebih murah dengan tarif berlangganan". (Wawancara dengan Firman, 14 Mei 2012).

5.2.2 Untuk Meminimalisir Tingkat Kebocoran Dalam Rangka Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah

Sistem pembayaran Parkir Berlangganan dilakukan di muka setiap tahunnya. Dengan pembayaran di muka setiap tahunnya, tingkat kebocoran terhadap penerimaan retribusi parkir diharapkan dapat di minimalisir. Hal diatas seperti yang dipaparkan oleh Firman berikut ini:

"Dengan bayarnya per tahun, otomatis uang yang masuk ke kas Pemerintah lebih pasti dari pada bayar harian dan untuk meminimalisir kebocoran penerimaan dari retribusi parkir di Kota Batam ini. Jadi itu tadi sebenarnya faktor utamanya". (Wawancara dengan Firman, 14 Mei 2012).

Kebocoran penerimaan dari pendapatan retribusi parkir salah satunya terjadi akibat kurangnya kontrol dari Pemerintah Kota Batam terhadap Pelaksana parkir di lapangan. Salah satunya adalah dengan adanya juru parkir liar yang ada di lapangan. Juru parkir liar ini tentunya tidak menggunakan seragam resmi serta tidak memiliki karcis resmi dari CV. Batam Scrap selaku pemenang tender. Hal tersebut seperti yang diungkapkan oleh Yulidasril berikut ini:

" Kalau menurut saya, yang harus ditekankan dalam memberantas juru parkir ilegal ini adalah dengan pengawasan yang ketat dari tim pengawasan yang dibentuk oleh Pemkot Batam. Sekarang kan yang melaksanakan parkir pihak ketiga yaitu CV. Batam Scrap, nah tim pengawasan harus bekerja sama dengan CV. Batam Scrap dalam memberantas juru parkir ilegal ini, agar masyarakat nyaman dalam memarkirkan kendaraannya serta tingkat kebocoran dapat diminimalisir". (Wawancara dengan Yulidasril, 15 Mei 2012).



Gambar 5.1 Juru Parkir Resmi Kota Batam Kawasan Lucky Plaza

Hasil Observasi Peneliti (17 Mei 2012)

5.3 Proses Formulasi Kebijakan Atas Kenaikan Tarif Retribusi Parkir Serta Kebijakan Parkir Berlangganan di Kota Batam

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dimana yang dimaksud dengan Peraturan Daerah adalah peraturan perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) dengan persetujuan bersama Kepala Daerah dan instansi terkait. Oleh karena itu, Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 Kota Batam merupakan Peraturan Daerah Kota Batam yang disusun dan dibuat oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Batam bersama-sama dengan Instansi terkait dan disetujui oleh Wali Kota Batam. Peraturan Daerah harus dapat dipertanggung jawabkan baik secara material maupun secara prosedural dengan memperhatikan aspirasi masyarakat yang berkembang melalui proses politik yang demokratis. Oleh karena itu dalam penyusunan Peraturan Daerah diperlukan suatu proses yang terarah dan terkoordinasi serta persiapan yang matang agar dapat berjalan sebagaimana mestinya.

Penyusunan Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2012 Kota Batam mengacu pada Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2010 tentang Pembentukan Peraturan Daerah. Dalam menyusun Peraturan Daerah harus berdasarkan pada asas pembentukan Peraturan Daerah yang baik sesuai dengan yang tertuang dalam pasal 5 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2010 berikut ini:

- a. Kejelasan tujuan. Setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang hendak dicapai.
- b. Kelembagaan atau organ pembentuk yang tepat. Setiap jenis peraturan perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga/ pejabat pembentuk peraturan perundang-undangan yang berwenang dan dapat dibatalkan bila dibuat oleh lembaga yang tidak berwenang.

- c. Kesesuaian antara jenis dan materi muatan. Dalam pembentukan peraturan perundang-undangan harus benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat dengan jenis peraturan perundang-undangannya.
- d. Dapat dilaksanakan. Setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus memperhatikan efektifitas peraturan perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, yuridis maupun sosiologis.
- e. Kedayagunaan dan kehasilgunaan. Setiap peraturan perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.
- f. Kejelasan rumusan. Setiap peraturan perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan, sistematika dan pilihan kata atau terminologi, serta bahasa hukumnya jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai macam intepretasi dalam pelaksanaannya.
- g. Keterbukaan. Proses pembentukan peraturan perundang-undangan mulai dari perencanaan, persiapan, penyusunan dan pembahasan bersifat transparan dan terbuka.

Berdasarkan pasal 5 ayat (2) Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2010 tentang Pembentukan Peraturan Daerah, pembentukan Peraturan Daerah dilaksanakan melalui beberapa tahapan, yaitu perencanaan, penyusunan, pembahasan, penetapan/ pengesahan, pengundangan, dan penyebarluasan. tahap-tahap tersebut ada yang dilakukan di tingkat eksekutif maupun tingkat legislatif. Hal tersebut juga diungkapkan oleh Firman selaku anggota Komisi 2 Bidang Keuangan DPRD Kota Batam, sebagai berikut:

"Saya juga ikut terlibat perencanaan, penyusunan dari Peraturan Nomor 1 Kota Batam tersebut. Dimana saya tergabung di dalam Panitia Khusus (Pansus) yang dibentuk oleh pemerintah Kota Batam". (Wawancara dengan Firman, 14 Mei 2012).

Setelah draft Rancangan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 Kota Batam selesai disusun, maka selanjutnya diserahkan kepada DPRD untuk dibahas dan

disetujui bersama-sama dengan Pemerintah Kota Batam. Setelah disetujui oleh Pemerintah Kota Batam, maka dilakukan Harmonisasi ke Pemerintahan Provinsi Kepulauan Riau. Setelah dilakukan Harmonisasi, rancangan Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2012 Kota Batam disampaikan kepada Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Keuangan untuk dilakukan evaluasi. Evaluasi dilakukan untuk menguji apakah rancangan tersebut sesuai dengan ketentuan Undang-Undang 28 Tahun 2009.

Setelah mendapat persetujuan dari Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Keuangan, maka Rancangan Peraturan Daerah tersebut dapat langsung ditetapkan sebagai sebagai Peraturan Daerah oleh Walikota Batam. Tahap ini merupakan tahap pengundangan. Setelah ditetapkan sebagai Peraturan Daerah, baru akan dilakukan penyebarluasan. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Agus Sulaiman sebagai berikut:

"Kalo untuk perumusan itu Dinas Perbuhungan, Komisi II DPRD Kota Batam (Bagian Keuangan & Anggaran), Dispenda, lalu Harmonisasi ke Dinas Provinsi setelah itu baru ke Depdagri". (Wawancara dengan Agus Sulaiman, 14 Mei 2012).

Berbagai tahapan dalam pembentukan Peraturan Daerah nomor 1 tahun 2012 Kota Batam dapat digambarkan melalui bagan berikut ini:



Bagan 5.3. Tahap Pembentukan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 Kota Batam

Dari bagan diatas tahap Perencanaan dan tahap Penyusunan berada di tingkat Eksekutif, sedangkan tahap Pembahasan berada di tingkat Legislatif. Dalam menganalisa tahap-tahap diatas peneliti menggunakan proses analisis kebijakan yang dikemukakan oleh Dunn. Ada beberapa tahap dalam pembuatan kebijakan menurut Dunn, yaitu penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan, dan penilai kebijakan.

5.3.1 Tahap Perencanaan

Tahap perencanaan Pembentukan Peraturan Daerah dituangkan dalam bentuk Program Legislasi. Untuk pembuatan Peraturan Daerah disebut dengan Program legislasi Daerah atau disingkat dengan Prolegda. Prolegda adalah instrumen perencanaan pembentukan Peraturan Daerah yang disusun secara berencana, terpadu, dan sistematis. Penetapan Peraturan Daerah harus terlebih dahulu tertuang dalam program legislasi daerah (Prolegda) yang merupakan hasil kesepakatan antara Dinas Perhubungan Kota Batam, Dinas Pendapatan Daerah Kota Batam, dan Komisi 2 DPRD Bagian Keuangan dan Anggaran Kota Batam. Isu yang berkembang mengenai perencanaan ini adalah adanya komplain dari masyarakat tentang tidak adanya tarif resmi tentang parkir yang ada dari pelaksana parkir di lapangan. Hal ini berhubungan dengan juru parkir yang memungut tarif parkir yang tidak berdasarkan tarif resmi. Hal itu seperti yang dikatakan oleh Firman berikut ini:

"Karena selama ini banyak komplain dari masyarakat karena parkir itu tidak ada tarif yang resmi dari pada pelaksana parkir di lapangan. Mendapat masukan dari masyarakat, kami melakukan RJP (Rapat Jajak Pendapat) antara pengusaha parkir, Dishub, serta Dispenda serta Masyarakat". (Wawancara dengan Firman, 14 Mei 2012)

Mendapat komplain dari masyarakat tentang tidak adanya tarif resmi retribusi parkir di Kota Batam, akhirnya dilakukanlah Rapat Jajak Pendapat (RJP) antara Dinas Perhubungan, DPRD, Dinas Pendapatan Daerah serta Pengusaha Parkir. Dalam Rapat Jajak Pendapat ini dilakukan ulasan mengenai isu-isu yang terjadi di masyarakat mengenai tidak adanya kejelasan tentang tarif parkir di Kota Batam. Dalam Rapat Jajak Pendapat juga dibahas tentang tarif yang sesuai dengan

kemampuan masyarakat serta perkembangan ekonomi Kota Batam pada saat ini. Penentuan tarif retribusi parkir dalam Rapat Jajak Pendapat adalah dengan mempertimbangkan berbagai macam aspek agar masyarakat tidak terbebani dan juga di sisi lain dapat meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Batam. Isu lain yang dibahas dalam Jajak Pendapat (RJP) tersebut adalah karena intensitas kendaraan yang parkir di pusat Kota Batam semakin tinggi, maka perlu diatur mengenai masalah ini yaitu dengan merencanakan menaikkan tarif retribusi parkir di Kota Batam. Dan yang terakhir adalah tentang daerah-daerah dan kota-kota lain yang sudah menerapkan tarif parkir yang lebih tinggi dari Kota Batam, seperti Pekanbaru, Medan, Padang dan Jakarta yang sudah lama menerapkan tarif parkir dua ribu untuk Kendaraan roda empat dan seribu untuk Kendaraan roda dua. Hal ini perlu direncanakan mengingat keadaan ekonomi Kota Batam yang semakin lama semakin meningkat dan jumlah kendaraan yang beredar di jalan semakin lama semakin padat. Hal tersebut sesuai dengan yang dikatakan oleh Agus berikut ini:

"Isunya antara lain adalah untuk membatasi durasi parkir yang mulai tinggi intensitasnya di pusat Kota Batam yang bisa berakibat kemacetan lalu lintas dan juga melihat tarif parkir di kota-kota besar lain di Indonesia yang sudah sejak lama menerapkan tarif retribusi parkir diatas tarif retribusi parkir di Kota Batam". (Wawancara dengan Agus, 14 Mei 2012).

Sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009, Pemerintah Daerah harus melakukan perubahan Peraturan Daerah. Hal itu dikarenakan ada batas waktu yang ditentukan oleh Undang-Undang tersebut. Pemerintah Daerah diberikan waktu sampai dengan 31 Desember 2011 untuk melakukan Perubahan Peraturan Daerah dan paling lambat tanggal 1 Januari 2012 Pemerintah Daerah Kota Batam harus sudah memiliki Peraturan Daerah terbaru dan sudah harus memberlakukannya sesuai dengan ketentuan Undang-Undang.

5.3.2 Tahap Penyusunan

Pada tahap ini, dilakukan penyusunan Rancangan Peraturan Daerah terkait. Dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah, DPRD bertugas untuk

mengkaji tentang kemungkinan-kemungkinan dan peluang-peluang untuk meningkatkan kontribusi Pendapatan Asli Daerah (PAD) terhadap Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) dari potensi pajak daerah dan retribusi daerah. Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah ini juga melibatkan pihak luar yakni Akademisi yang memiliki pengetahuan tentang retribusi daerah. Pembahasan ini terkait dengan potensi-potensi yang dapat digali untuk meningkatkan penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui perluasan objek pajak, penambahan jenis-jenis pajak baru yang potensial, perubahan tarif dan lainnya. Hal tersebut sesuai yang dikatakan oleh Khairizi berikut ini:

"Disini kita juga melibatkan perguruan tinggi dalam perumusan kebijakan tersebut". (Wawancara dengan Khairizi, 15 Mei 2012).

Pada tahap ini, DPRD, Dinas Perhubungan beserta Dinas Pendapatan Daerah Kota Batam melihat adanya potensi perluasan dari retribusi parkir untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Batam. Perluasan retribusi parkir tersebut adalah dengan mengusulkan Kebijakan Pemberlakuan Parkir Berlangganan dalam Rancangan Peraturan Daerah Kota Batam. Parkir Berlangganan ini diusulkan dengan sistem pembayaran di muka kepada masyarakat pengguna jasa parkir dalam kurun waktu 1 tahun sekali. Usulan Parkir Berlangganan juga dilihat dari segi kemudahan kepada masyarakat dan juga dari segi uang yang dikeluarkan oleh masyarakat. Kemudahan disini yaitu masyarakat hanya membayarkan tarif retribusi parkir. Dari sisi lainnya Pemberlakuan Parkir Berlangganan ini dinilai efektif untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Batam, karena dengan pembayaran dimuka setahun sekali akan menjadikan penerimaan dari retribusi parkir menjadi lebih pasti dan juga dapat meminimalisir kebocoran. Hal tersebut seperti yang dikatakan oleh Firman berikut ini:

"Pertama yaitu untuk kemudahan dari pengguna parkir, karena bayar hanya setahun sekali. Lalu dari segi harga kan lebih murah dengan tarif berlangganan. Lalu PAD sudah pasti dapat dihitung daripada pengguna parkir berlangganan tadi". (Wawancara dengan Firman, 14 Mei 2012)

Seperti yang dikatakan oleh Firman diatas, usulan pemberlakuan parkir berlangganan dapat mempermudah masyarakat pengguna parkir karena sistem pembayaran yang hanya setiap setahun sekali dan di sisi Pemerintah Kota Batam adalah untuk penerimaan yang lebih maksimal dari pendapatan retribusi parkir di Kota Batam.

5.3.3 Tahap Pembahasan

Pada tahap ini masih merupakan dalam ruang lingkup formulasi kebijakan, dimana pada tahap ini solusi dan alternatif dibahas. Rancangan Peraturan Daerah yang sudah disusun, diserahkan kepada DPRD untuk dilakukan pembahasan dan disahkan. Pembahasan Rancangan Peraturan Daerah dilakukan bersama-sama oleh DPRD, Dinas Perhubungan, Dinas Pendapatan Daerah serta Walikota. Dalam pembahasan Rancangan Peraturan Daerah ini, Walikota beserta DPRD membentuk Pansus dari instansi terkait. Dalam tahap pembahasan DPRD, Walikota serta Pansus membahas dan mempertimbangkan isi dari Rancangan Peraturan Daerah mengenai penentuan tarif dan perluasan objek pajak daerah serta retribusi daerah. Hal ini sesuai dengan yang dikatakan oleh Firman selaku anggota DPRD Kota Batam berikut ini:

"Makanya Walikota membuat pansus dari anggota DPRD serta instansi terkait. Pansus inilah yang bersama-sama dengan Walikota membahas tentang Perda itu tadi". (Wawancara dengan Firman, 14 Mei 2012).

Panitia Khusus melakukan pembahasan dan melakukan pertimbangan mengenai isi dari Rancangan Peraturan Daerah, yaitu dalam hal kenaikan tarif dan pemberlakuan sistem parkir berlangganan. Penentuan tarif retribusi parkir di jalan umum dan di jalan khusus untuk kendaraan roda dua, roda empat serta bus/ truk di diskusikan kembali. Usulan tarif Rp. 1.000,- untuk kendaraan roda dua, Rp. 2.000,- untuk kendaraan roda empat dan Rp. 3.000,- untuk kendaraan bus/ truk untuk satu kali parkir di tepi jalan umum dikaji terlebih dahulu apakah sesuai atau tidak dan pantas atau tidak diterapkan di Kota Batam. Kenaikan 100% tarif retribusi parkir di tepi jalan umum tentunya akan menimbulkan pro dan kontra di masyarakat. Untuk tarif parkir khusus diusulkan dalam rancangan Peraturan Daerah yaitu sebagai berikut:

1. Mobil Penumpang/ Van/ Pick up/ Taksi:
 - a. Untuk 1 (satu) kali parkir 2 (dua) jam pertama sebesar Rp. 2.000,-
 - b. Untuk setiap 1 (satu) jam berikutnya sebesar Rp. 1.000,-
 - c. Tarif parkir inap sebesar Rp. 30.000,- per hari
2. Sepeda Motor (roda dua):
 - a. Untuk 1 (satu) kali parkir 2 (dua) jam pertama sebesar Rp. 1.000,-
 - b. Untuk setiap 1 (satu) jam berikutnya sebesar Rp. 500,-
 - c. Tarif parkir inap sebesar Rp. 15.000,-
3. Bus/ Truk:
 - a. Untuk 1 (satu) kali parkir 2 (dua) jam pertama sebesar Rp. 3.000,-
 - b. Untuk setiap 1 (satu) jam berikutnya sebesar Rp. 1.500,-
 - c. Tarif parkir inap sebesar Rp.50.000,-

Pertimbangan anggota Panitia Khusus (Pansus) menerapkan tarif diatas adalah sesuai dengan perkembangan ekonomi Kota Batam dan juga perekonomian Masyarakat. Pertimbangan selanjutnya adalah karena Batam merupakan Kota yang pertama dalam menerapkan tarif seperti diatas. Sudah banyak Kota-Kota besar lainnya yang terlebih dahulu menerapkan tarif retribusi parkir seperti tarif diatas. Kota Pekanbaru di Provinsi Riau daratan sudah terlebih dahulu menerapkan tarif tersebut. Medan dan DKI Jakarta tentunya sudah lebih dahulu menerapkan tarif tersebut. Hal tersebut sesuai dengan yang dikatakan Frans berikut ini:

"Tidak terlalu masalah, karena Batam ini termasuk daerah yang maju ya perekonomiannya. kita lihat contoh dekat yaitu daerah Riau daratan seperti Pekanbaru, mereka sudah lama menerapkan tarif parkir yang seperti Batam ini. Di wilayah Sumatera ada Medan yang sudah lama menerapkan parkir mobil dua ribu dan motor seribu". (Wawancara dengan Frans, 14 Mei 2012).

Pertimbangan selanjutnya adalah dengan semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di Kota Batam pada saat ini. Sampai dengan Tahun 2011

jumlah kendaraan bermotor di Kota Batam adalah 426.934 unit. Dengan jumlah kendaraan yang semakin meningkat, tentu kebutuhan akan lahir juga akan meningkat. Untuk mengatur durasi parkir yang intensitasnya tinggi dari kendaraan bermotor yang ada di Kota Batam. Karena dengan naiknya tarif retribusi parkir, masyarakat yang ingin bepergian keluar rumah dan ingin menggunakan parkir umum maupun parkir khusus tentunya akan mengurangi intensitas parkir mereka. Hal tersebut dikarenakan tarif retribusi parkir yang sudah naik dari tarif sebelumnya. Dengan demikian, dengan adanya kenaikan atas tarif retribusi parkir ini dapat meminimalisir jumlah kendaraan bermotor yang melakukan aktifitas parkir yang semakin lama dapat berdampak kepada kemacetan lalu lintas di Kota Batam.

Pembahasan selanjutnya adalah usulan menerapkan sistem parkir berlangganan di tepi jalan umum di Kota Batam. Sistem parkir berlangganan diberlakukan dengan pertimbangan kemudahan, murah dan mengurangi tingkat kebocoran dari penerimaan retribusi parkir. Usulan tarif dari parkir berlangganan di tepi jalan umum adalah sebagai berikut:

- | | |
|---|-----------------|
| 1. Bus/Truk | : Rp. 300.000,- |
| 2. Mobil Penumpang/ Van/ Pick up/ Taksi | : Rp. 250.000,- |
| 3. Sepeda Motor (roda dua/ roda tiga) | : Rp. 100.000,- |

Hal diatas sesuai dengan yang dinyatakan oleh Agus dalam cuplikan wawancara berikut:

"Ya itu tadi, untuk dapat meningkatkan lagi PAD Kota Batam. Dengan bayarnya per tahun, otomatis uang yang masuk ke kas Pemerintah lebih pasti dari pada bayar harian dan untuk meminimalisir kebocoran penerimaan dari retribusi parkir di Kota Batam ini. Jadi itu tadi sebenarnya faktor utamanya".

(Wawancara dengan Agus Sulaiman, 14 Mei 2012).

Pertimbangan terakhir adalah dengan naiknya tarif retribusi parkir di Kota Batam hendaknya selain mengatur intensitas kendaraan bermotor yang parkir juga dapat menaikkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari penerimaan retribusi parkir

tersebut. Pembahasan Rancangan Peraturan Daerah dilakukan secara bersama-sama sesuai dengan asas-asas materi muatan dalam Rancangan Peraturan Daerah yaitu asas kekeluargaan, dimana setiap materi mencerminkan musyawarah untuk mencapai mufakat dalam setiap pengambilan keputusan. Jadi dalam tahap pembahasan ini, keputusan harus berdasarkan kesepakatan antara DPRD dan Walikota Batam. Dari keseluruhan proses pembahasan dengan melakukan pertimbangan-pertimbangan dalam penentuan tarif. Dengan demikian, setelah melewati serangkaian proses pembahasan diatas, atas Keputusan bersama antara DPRD dan Pemerintah Kota Batam ditetapkanlah tarif retribusi parkir per sekali bayar di jalan umum dan di jalan khusus serta tarif retribusi parkir berlangganan sebagai berikut:

Tarif Retribusi Parkir kendaraan bermotor di tepi jalan umum untuk satu kali parkir

Jenis Kendaraan	Tarif Lama	Tarif Baru
Bus/ truk	Rp. 1.500,-	Rp. 3.000,-
Mobil penumpang/Van/ Pick up/ Taksi	RP. 1.000,-	Rp. 2.000,-
Sepeda Motor (rodadua/ roda tiga)	Rp. 500,-	Rp. 1.000,-

Sumber: Perda Kota Batam No. 1 Tahun 2012

Tarif Parkir kendaraan bermotor di tempat khusus parkir

Jenis kendaraan	Tarif lama	Tarif baru
Mobil penumpang/Van/ Pick up/ Taksi	c. Untuk satu kali parkir Rp. 1.000,- d. Tarif parkir inap sebesar Rp. 15.000,-	d. Untuk satu kali parkir dua jam pertama sebesar Rp. 2.000,- e. Untuk setiap satu jam berikutnya Rp.1.000,- f. Tarif parkir inap Rp. 30.000,- perhari
Sepeda Motor (roda dua/ roda tiga)	c. Untuk satu kali parkir Rp. 500,- d. Tarif parkir inap Rp. 10.000,-	a. untuk satu kali parkir dua jam pertama Rp. 1.000,- b. untuk setiap jam berikutnya sebesar Rp. 500,- c. Tarif parkir inap Rp. 15.000,- perhari
Bus/ truk	c. Untuk satu kali parkir Rp. 2.000,- d. Tarif parkir inap Rp. 30.000,-	d. Untuk satu kali parkir Rp. 3.000,- dua jam pertama e. Untuk setaip satu jam berikutnya sebesar Rp. 1.500,- f. Tarif parkir inap sebesar Rp. 50.000,- perhari

Sumber: Perda Kota Batam No. 1 Tahun 2012

Tarif Retribusi Parkir Berlangganan di tepi jalan umum untuk satu tahun

Jenis kendaraan	Tarif
Bus/ truk	Rp. 300.000,-
Mobil penumpang/Van/ Pick up/ Taksi	Rp. 250.000,-
Sepeda Motor (roda dua/ roda tiga)	Rp. 100.000,-

Sumber: Perda Kota Batam No. 1 Tahun 2012

Berdasarkan tabel diatas, penetapan tarif retribusi parkir kendaraan bermotor di tepi jalan umum yang baru untuk Bus/ truk adalah Rp. 3.000,-, untuk kendaraan roda empat/ mobil penumpang dikenakan Rp. 2.000,-, dan yang terakhir untuk roda dua/ roda tiga dikenakan tarif Rp. 1.000,- untuk sekali parkir di tepi jalan umum.

Untuk tarif parkir kendaraan bermotor di tempat khusus parkir tarif baru yang diberlakukan untuk kendaraan roda empat/ mobil untuk satu kali parkir dua jam pertama adalah Rp. 2.000,-, untuk tiap tiap jam berikutnya dikenakan Rp. 1.000,- dan untuk parkir inap dikenakan Rp. 30.000,- perharinya. Untuk roda dua/ sepeda motor, satu kali parkir dua jam pertama sebesar Rp. 2.000,-, untuk setiap jam berikutnya Rp. 1.000,- dan untuk parkir inap dikenakan tarif Rp. 15.000,- perhari.

Sedangkan untuk tarif parkir berlangganan, Bus/ truk dikenakan tarif Rp. 300.000,- pertahunnya. Untuk kendaraan roda empat dikenakan tarif Rp. 250.000,- pertahunnya. Dan untuk kendaraan roda dua/ sepeda motor dikenakan tarif Rp. 100.000,- pertahunnya. Bagi masyarakat yang memilih opsi parkir berlangganan, maka harus membayar di muka sesuai dengan tarif yang ditentukan.



Gambar 5.2 Karcis Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum

Hasil Observasi Peneliti (17 Mei 2012)

5.3.4 Tahap Evaluasi

Pada tahap ini, Rancangan Peraturan Daerah yang telah disetujui oleh DPRD dan Walikota Batam kemudian dikirim ke Dinas Provinsi yang kemudian untuk disampaikan kepada Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Keuangan. Hal ini dilakukan sebelum Rancangan Peraturan Daerah tersebut ditetapkan oleh DPRD Kota Batam. Rancangan Peraturan Daerah disampaikan kepada Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Keuangan untuk dilakukan evaluasi serta melakukan pengujian terhadap Rancangan Peraturan Daerah apakah sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009 atau tidak.

Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Keuangan serta Walikota masing-masing melakukan evaluasi, dan hasil dari evaluasi dapat berupa persetujuan atau penolakan. Jika hasil dari evaluasi adalah persetujuan, maka Rancangan Peraturan Daerah tersebut dapat langsung disahkan dan ditetapkan. Hal tersebut seperti yang dikatakan oleh Firman berikut ini:

"Setelah pembahasan selesai, Rancangan Perda itu diserahkan ke dinas provinsi dan dinas provinsi menyerahkan ke Kementerian dalam negeri dan Kementerian keuangan". (Wawancara dengan Firman, 14 Mei 2012).

5.3.5 Tahap Penetapan/ Pengesahan

Pada tahap ini, Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Keuangan melakukan evaluasi terhadap rancangan Peraturan Daerah. Rancangan Peraturan Daerah yang telah disetujui disampaikan oleh pimpinan DPRD kepada Walikota untuk ditetapkan menjadi Peraturan Daerah. Penyampaian Rancangan Peraturan Daerah tersebut dilakukan dalam jangka waktu paling lambat 7 (tujuh) hari terhitung sejak tanggal persetujuan dari Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Keuangan. Rancangan Peraturan daerah yang sudah berbentuk naskah kemudian ditetapkan oleh Walikota dengan membubuhkan tanda tangan. Penandatanganan dilakukan dalam jangka waktu paling lambat 30 (tiga puluh hari) terhitung sejak Rancangan Peraturan Daerah tersebut disetujui oleh DPRD dan Walikota.

5.3.6 Tahap Pengundangan dan Penyebarluasan

Pada tahap ini, Peraturan Daerah yang telah ditandatangani oleh Walikota kemudian diundangkan dengan menempatkannya dalam Lembaran Daerah. Pengundangan Peraturan Daerah dilakukan oleh Sekretaris Daerah selambat-lambatnya 30 hari terhitung sejak Peraturan Daerah tersebut ditandatangani oleh Walikota. Sekretaris daerah membubuhi tanda tangan Lembaran daerah yang sudah diberi nomor dan tahun. Setelah Peraturan Daerah diundangkan, lalu terdapat kesalahan teknik penyusunan, maka Sekretaris daerah dengan persetujuan DPRD dapat meralat kesalahan tersebut. Pemerintah Kota Batam harus menyebarluaskan Peraturan Daerah yang telah diundangkan dalam Lembaran Daerah agar semua anggota masyarakat di daerah Kota Batam dapat mengetahui tentang Peraturan Daerah tersebut.



BAB 6

SIMPULAN DAN SARAN

Bagian ini berisikan simpulan dari penelitian ini dan saran yang peneliti berikan terkait hasil penelitian.

6.1 Simpulan

- Latar Belakang Formulasi Kebijakan Atas Kenaikan Tarif Retribusi Parkir adalah Untuk meningkatkan PAD, Terkait faktor untuk meminimalisir jumlah kendaraan yang parkir di tepi jalan umum, Peningkatan pelayanan kepada masyarakat. Sedangkan Latar Belakang dari Kebijakan Parkir Berlangganan adalah Alternatif untuk mempermudah pembayaran serta dengan biaya yang lebih murah dan Untuk meminimalisir tingkat kebocoran dalam rangka menaikkan PAD.
- Proses Formulasi Kebijakan Atas Kenaikan Tarif Retribusi Parkir Serta Kebijakan Parkir Berlangganan ada 6 Tahap yaitu: Tahap Perencanaan, Tahap Penyusunan, Tahap Pembahasan, Tahap Evaluasi, Tahap Penetapan/ Pengesahan dan Tahap Pengundangan dan Penyebarluasan.

6.2 Saran

- Dengan Kenaikan tarif retribusi parkir di Kota Batam, hendaknya diikuti juga dengan peningkatan sarana dan prasarana parkir yang ada di Kota Batam, karena dengan peningkatan sarana dan prasarana masyarakat akan nyaman untuk memarkirkan kendaraan mereka sehingga biaya yang dikeluarkan masyarakat sesuai dengan pelayanan serta sarana dan prasarana yang didapat
- Perlunya dibentuk Badan Pengawasan untuk mengawasi aktifitas parkir berlangganan agar tingkat kebocoran PAD benar-benar dapat diminimalisir

DAFTAR REFERENSI

Buku

- Abdullah. (1984), *Pajak dan Keuangan Daerah Di Indonesia*, Jakarta: Gramedia
- Anderson, James. (1969). *Public Policy Making. New York: Holt, Renehart, And Winston Approaches*. Boston: Allyn and Bacon Peason Education, inc.
- Creswell, John (2010), *Research Design, Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Davey, K.J. (1988). *Pembiayaan Pemerintah Daerah: Praktek-Praktek Internasional dan Relevansinya Bagi Dunia Ketiga*, Jakarta: UI Press.
- Devas, Binder, et al., Ed(1989), *Keuangan Pemerintah Daerah Di Indonesia*, Jakarta:Penerbit Universitas Indonesia
- Dunn, Willian N. (1999), *Analisis Kebijakan Publik-edisi kedua*, Jogjakarta: Gadjah Mada University Press
- Fisher, Irwin A. (1996). *State and Local Public Finance (Pricing of Government Goods: (User Charges)*. USA: Times Mirror Higher Group Inc.
- Ismail, Nawawi (2009), *Public Policy*. Surabaya: CV. Putra Media Nusantara
- McMaster, James (1991), “*Urban Financial Management A Training Manual*”, the Internasional bank for Reconstruction and Development/ THE WORLD BANK 1818 H. Street, N.W. Washington, D.C. 20433, U.S.A.
- Nazir, Mohammad. (2003), *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Nugroho, Riant (2004) *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo
- Samudra, Azhari A. (1995), *Perpajakan di Indonesia, Keuangan, pajak, dan Retribusi*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Siahaan, Marihot P. (2005). *Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah*, Jakarta: Raja Grafindo
- Soedargo, *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Bandung: Ersco*. 1964

Subarsono, A.G. 2005, *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori, dan Aplikasi*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Sumosudirjo, Harjono & Wahjono (1983), *Buku Pedoman Bendaharawan Pegawai Administrasi Pengawas Keuangan*. Jakarta: Kurnia Esa

Dye, Thomas R. (2008). *Understanding Public Policy*, New Jersey: Prentice Hall

Yani, Ahmad (2002). *Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat Dan Daerah Di Indonesia*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.

Zorn, C. Kurt. 1991. *User charges and Fess*.

Sumber Elektronik

“Juru parkir tidak setuju tarif retribusi naik”. *Tribun Batam*, <<http://batam.tribunnews.com/2012/02/01/juru-parkir-tidak-setuju-tarif-retribusi-naik>>.

“Kenaikan retribusi parkir”. *Batam Pos* 12 April 2012. <<http://www.batampos.com>>.

“Rencana Strategis”, <http://skpd.batamkota.go.id/tatakota/profil/rencana-strategis/> diunduh pada tanggal 12 april 2012

“Retribusi parkir”. *Haluan Kepri* 12 April 2012 <<http://www.haluankepri.com/opini-/19681-retribusi-parkir-kinerja-pemerintah-dan-kesejahteraan-masyarakat-.html>>.

“Pro Kontra Kenaikan tarif retribusi” *Tribun Batam*, <http://batam.tribunnews.com/2012/02/04>, diunduh pada tanggal 25 Maret 2012

"Tarif Parkir Batam Naik". *Bisnis Kepri*, <<http://www.bisnis-kepri.com/indek.php/2012/02/tarif-parkir-batam-naik-100/>>.

Karya Ilmiah

Dedyanto, *Analisis Efektivitas Retribusi Parkir Propinsi DKI Jakarta*, Depok: Fisip UI, 2003

Dias Esantika Ningtias, *Analisis Desain Kebijakan Tarif Parkir Berzonasi dalam Retribusi Parkir di Provinsi DKI Jakarta*, Depok: Fisip UI, 2011

Susdiyono, *Kajian Pendapatan Daerah Provinsi DKI Jakarta (Menuju Pelaksanaan Pajak Parkir)*, Depok: Fisip UI, 2003

Tri Rohidayat, *Analisis Administrasi Retribusi Parkir Pada Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta*, Depok: Fisip UI, 2011

Jurnal dan Makalah

Brierly, John. (1972). *Parking Of Motor Vehicle, 2nd edition*, Applied Science Publisher Ltd, London.



Lampiran 1

Pedoman Wawancara

DPRD Kota Batam

1. Latar belakang atas kenaikan tarif retribusi parkir
2. Tahapan-tahapan dalam perumusan kebijakan
3. Pihak-pihak mana yang terlibat terkait kebijakan
4. Tujuan dari kenaikan tarif retribusi parkir
5. Latar belakang diterapkannya parkir berlangganan
6. Faktor-faktor yang mendorong kebijakan parkir berlangganan
7. Tujuan dari parkir berlangganan
8. Pemberlakuan parkir berlangganan
9. Protes masyarakat di media masa
10. Terkait dengan pembayaran ganda pada parkir berlangganan
11. Tanggapan mengenai juru parkir ilegal

Dinas Perhubungan Kota Batam

1. Latar belakang atas kenaikan tarif retribusi parkir
2. Pihak-pihak mana yang terlibat terkait kebijakan
3. Tujuan dari kenaikan tarif retribusi parkir
4. Tanggapan masyarakat terkait kenaikan tarif retribusi parkir
5. Hambatan dalam proses penyelenggaraan
6. Kebijakan parkir berlangganan
7. Mekanisme parkir berlangganan
8. Sanksi terkait yang tidak membayar retribusi berlangganan

Dinas Pendapatan Kota Batam

1. Pihak-pihak mana yang terlibat terkait kebijakan
2. Latar belakang atas kenaikan tarif retribusi parkir
3. Perkembangan retribusi parkir dengan tarif yang baru
4. Tujuan dari kenaikan tarif retribusi parkir
5. Latar belakang diterapkannya parkir berlangganan
6. Tujuan dari parkir berlangganan
7. Target penerimaan retribusi parkir tahun 2012
8. Tanggapan mengenai juru parkir ilegal

Mantan Kepala Bidang DLLAJ Dinas Perhubungan Darat Kota Batam

1. Pihak yang berperan dalam kebijakan kenaikan tarif retribusi parkir
2. Pendapat mengenai kebijakan parkir berlangganan
3. Pendapat tentang juru parkir berlangganan
4. Saran mengenai parkir berlangganan

CV. Batam Scrap

1. Pihak yang berperan
2. Keterlibatan masyarakat
3. Pendapat tentang kenaikan tarif retribusi parkir
4. Tanggapan masyarakat tentang kenaikan retribusi parkir
5. Hambatan penerapan tarif retribusi parkir yang baru
6. Sanksi bagi yang tidak membayar
7. Tanggapan tentang parkir berlangganan
8. Tanggapan mengenai juru parkir ilegal
9. Sanksi terkait juru parkir ilegal

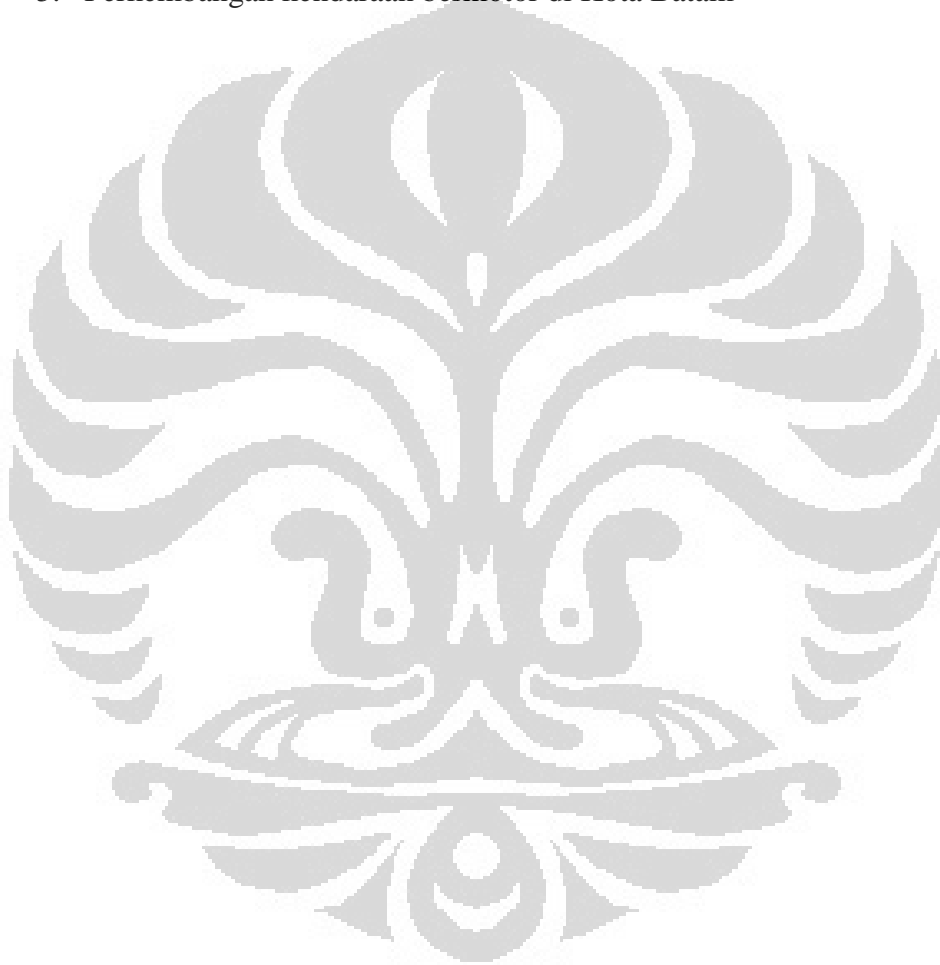
Juru Parkir

1. Tanggapan mengenai kenaikan tarif retribusi parkir
2. Tanggapan masyarakat terkait kenaikan tarif retribusi parkir
3. Tanggapan mengenai parkir berlangganan

4. Tingkat pelayanan terkait kenaikan tarif

Masyarakat Pengguna Jasa Parkir

1. Tanggapan tentang kenaikan tarif retribusi parkir
2. Pelayanan yang diberikan oleh juru parkir
3. Sarana dan prasarana
4. Tanggapan mengenai parkir berlangganan
5. Perkembangan kendaraan bermotor di Kota Batam



Lampiran 2

Transkrip Wawancara

Waktu	: 11.00 WIB
Tanggal	: 14 May 2012
Tempat	: Kantor DPRD Kota Batam
Pewawancara	: Fyko Fabud Pratama (1006816602)
Terwawancara	: H. Firman. SE, M.Si
Posisi/ Jabatan Terwawancara	: Komisi 2 bidang Anggaran dan Keuangan DPRD Kota Batam (Pansus)

1. Apa latar belakang dari kenaikan tarif retribusi parkir di kota batam?

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009 tentang keuangan daerah, dimana daerah itu diberikan kebebasan untuk mengolah keuangan sendiri. Lalu dengan itu Pemerintah Kota Batam menerbitkan Perda Nomor 1 Tahun 2012, bahwasanya melihat pelayanan parkir di Kota Batam. Karena selama ini banyak komplain dari masyarakat karena parkir itu tidak ada tarif yang resmi dari pada pelaksana parkir di lapangan. Mendapat masukan dari masyarakat, kami melakukan RJP (Rapat Jajak Pendapat) antara pengusaha parkir, Dishub, serta Dispenda serta Masyarakat. Dari hasil RJP ini ditemukan hasil yaitu adanya oknum di lapangan yang tidak terdaftar di Pelaksana Parkir. Dalam hal ini DPRD tentu tidak mau masyarakat dirugikan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab tadi. Hal ini dilakukan agar tidak terjadi timpang tindih antara yang di lapangan (Pelaksana parkir) dengan Dinas Perhubungan.

2. Bagaimana proses serta tahapan dari kebijakan tarif retribusi parkir ini pak?

Kalau untuk tahapan sih seperti Pembuatan Perda pada umumnya kayak daerah-daerah lain ya. Seperti dari tahap perencanaan yang isinya tentang isu-isu yang akan dibahas di dalam tahap perencanaan. Setelah tahap perencanaan, tahap selanjutnya adalah tahap penyusunan Rancangan Perda dengan membahas potensi-potensi yang dapat digali lagi yang bertujuan untuk meningkatkan PAD Kota Batam. Tahap selanjutnya adalah tahap Pembahasan dimana Walikota Batam, DPRD beserta Dinas terkait membentuk Pansus (Panitia Khusus) untuk membahas Rancangan Perda Kota Batam dimana dalam tahap pembahasan ini dilakukan pertimbangan-pertimbangan tentang kelayakan isi dari Rancangan Perda Kota Batam ini. Tahap selanjutnya adalah tahap evaluasi, pada tahap ini Rancangan Perda yang sudah dibahas oleh Pansus tadi dan telah disetujui oleh Walikota Batam dikirim dan di Harmonisasi ke Dinas terkait di Provinsi Kepulauan Riau, lalu Dinas Provinsi mengirim Rancangan Perda tadi ke Kemendagri dan Kemenkeu. Nanti setelah Rancangan tersebut sampai ke Kemendagri dan Kemenkeu, akan dilakukan pengujian terhadap Rancangan Perda tadi dengan mempertimbangkan isinya sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tadi. Tahap selanjutnya adalah tahap Pengesahan, nah pada tahap ini Rancangan Perda di evaluasi oleh

Kemendagri dan Kemenkeu. Setelah dilakukan evaluasi, baru Rancangan Perda tersebut diberitahukan apakah layak atau tidak untuk disetujui oleh Kemendagri dan Kemenkeu. Nah jika disetujui maka Rancangan Perda tersebut akan disahkan oleh kemendagri dan Kemenkeu. Tahap yang terakhir adalah Tahap Penyebarluasan, nah pada tahap ini Rancangan Perda yang sudah di sahkan menjadi Perda akan dilakukan penandatanganan oleh Walikota dan dilakukan penyebarluasan kepada masyarakat Kota Batam dengan berbagai macam bentuk, antara lain seperti lewat Media Elektronik Batam TV, Media Massa seperti Koran, dan bentuk lainnya agar semua masyarakat Kota Batam mengetahui adanya Perda baru tentang Retribusi Parkir serta Penyelenggaraannya. Begitulah kira-kira tahap-tahapnya tadi.

3. Pihak mana saja yang terkait dalam perumusan kenaikan tarif parkir tersebut?

DPRD, Dispenda, Dishub, serta Pengelola Parkir. Saya sendiri selaku anggota komisis 2 ikut serta dalam perumusan tarif retribusi parkir tersebut. Dishub selaku Instansi yang membawahi Pelaksana parkir, harus bersinergi dalam membuat rumusan ini. Karena kalau mereka tidak sinergi, nanti tidak dapat berjalan maksimal. Lalu langkah-langkah apa saja yang harus dilakukan pihak terkait tadi. Disini, retribusi itu merupakan pelayanan, jadi pelayanan dulu baru bayar. Tidak boleh memungut tanpa ada pelayanan.

4. Apa tujuan dari menaikkan tarif retribusi parkir di Kota Batam?

Pertama untuk menaikkan PAD, yang kedua adalah untuk meningkatkan hubungan harmonisasi antara pengusaha parkir dengan dishub, agar tidak terjadi tumpang tindih itu tadi sehingga pengusaha parkir dengan dishub dapat bersinergi. yang ketiga untuk meningkatkan pelayanan kepada konsumen pengguna parkir. Lalu yang terakhir supaya terdata tempat parkir yang ada di Kota Batam, jadi nanti ketahuan ada berapa kendaraan bermotor yang parkir di Kota Batam dalam 1 hari. Dan PAD bisa menjadi jelas jumlahnya.

5. Apa latar belakang diterapkannya parkir berlangganan?

Pertama yaitu untuk kemudahan dari pengguna parkir, karena bayar hanya setahun sekali. Lalu dari segi harga kan lebih murah dengan tarif berlangganan. Lalu PAD sudah pasti dapat dihitung daripada pengguna parkir berlangganan tadi.

6. Faktor-faktor yang mendorong parkir berlangganan itu apa ?

Ya itu tadi, untuk dapat meningkatkan lagi PAD Kota Batam. Dengan bayarnya per tahun, otomatis uang yang masuk ke kas Pemerintah lebih pasti dari pada bayar harian dan untuk meminimalisir kebocoran penerimaan dari retribusi parkir di Kota Batam ini. Jadi itu tadi sebenarnya faktor utamanya.

7. Menurut Bapak, apa kelebihan parkir berlangganan dengan yang tidak berlangganan?

Kalau masalah kelebihan sih ya, tergantung dari pengguna parkir itu menurut saya. Karena kalau mereka sering menggunakan jasa parkir, ya lebih bagus pakai yang berlangganan. Tetapi kalau jarang menggunakan jasa parkir,

gunakan aja yang bayar per sekali parkir. Karena itu sudah merupakan opsi dari Pemerintah Kota Batam.

8. *Kapan diberlakukan parkir berlangganan pak?*

Setelah selesai kontrak dengan CV. Batam Scrap, karena kan kita sudah terikat kontrak dengan CV. Batam Scrap Agustus 2011 sampai dengan Agustus 2012, nah nanti kalau sudah selesai baru kita mulai.

9. *Terkait dengan banyaknya protes dari masyarakat yang saya baca dari media masa tentang parkir berlangganan, bagaimana menurut Bapak?*

Ini kan opsi, kalau mau silahkan. Kalau tidak mau ya pilih bayar per sekali parkir saja. Makanya Pemerintah memberikan 2 opsi tadi.

10. *Sidoarjo sudah menerapkan parkir berlangganan, tetapi praktek di lapangan malah terjadi Double Payment antara pengguna parkir dengan juru parkir seperti pengguna parkir memberikan uang terhadap juru parkir, padahal dia sudah parkir berlangganan. Bagaimana pendapat Bapak?*

Itu tidak bisa itu, itu udah masuk kondisi toleransi dari pengguna parkir. Kadang pengguna parkir kasian jukir, jadi hal-hal seperti ini seharusnya tidak boleh dibiasakan oleh pengguna parkir. Karena ini akan menimbulkan lagi *problem* baru. Contoh aja misalnya kita ke kantor camat. Di situ terpampang bikin ktp gratis, tetapi karena ktp kita selesai lebih cepat dari waktu yang ditentukan oleh pegawai, lalu kita mau memberikan uang terima kasih ke pegawai camat. Hal ini ke depannya akan menimbulkan dampak yang lebih luas lagi. Jadi ini sebetulnya kesadaran masyarakat kita aja ini. Contoh lagi, kita abis cuci mobil 17rb, lalu kita memberikan uang 20rb. Sisa 3rb kita berikan ke tukang cuci. Lalu besok kalau ada mobil lain yang cuci, dia gak akan cuci mobil itu dengan bersih, sebersih yang kasih uang tip. Tapi kadang-kadang kalau kita tak kasih, kita ndak tega.

11. *Terkait Juru Parkir ilegal atau juru parkir liar, bagaimana menurut Bapak?*

Sebetulnya jukir ilegal itu adalah tanggung jawab dari Pelaksana parkir. Disini pelaksana parkir itu kan bertugas untuk mengawasi seluruh anggota jukir yang bertugas di seluruh wilayah Kota Batam ini. Dengan adanya pengawasan yang ketat, maka jukir liar itu bisa untuk diberantas. Jadi dalam hal ini CV. Batam Scrap yang harus bertanggung jawab dalam memberantas juru parkir liar ini.

Lampiran 3

Transkrip Wawancara

Waktu : 15.00 WIB
Tanggal : 14 May 2012
Tempat : Kantor Dinas Perhubungan Kota Batam
Pewawancara : Fyko abud Pratama (1006816602)
Terwawancara : Agus Sulaiman
Posisi/ Jabatan Terwawancara : Kepala Seksi Lalu lintas dan Perparkiran Kota Batam

1. Apa latar belakang kebijakan kenaikan tarif retribusi parkir di Kota Batam pak?

Isunya antara lain adalah untuk membatasi durasi parkir yang mulai tinggi intensitasnya di pusat Kota Batam yang bisa berakibat kemacetan lalu lintas dan juga melihat tarif parkir di kota-kota besar lain di Indonesia yang sudah sejak lama menerapkan tarif retribusi parkir diatas tarif retribusi parkir di Kota Batam.

2. Siapa saja yang berperan dalam perumusan kenaikan tarif retribusi parkir di Kota Batam?

Kalo untuk perumusan itu Dinas Perhubungan, Komisi II DPRD Kota Batam (Bagian Keuangan & Anggaran), Dispenda, lalu Harmonisasi ke Dinas Provinsi setelah itu baru ke Depdagri.

3. Tujuan dari kenaikan tarif retribusi parkir di Kota Batam ini?

Untuk meningkatkan PAD, tapi bukan semata-mata hanya untuk meningkatkan PAD loh ya... jadi dengan biaya parkir yang mahal, itu dia akan mengurangi / *me-minimize* orang atau masyarakat yang ingin parkir *on street*, supaya gak terjadi kemacetan kan di jalan umum. Yang kedua itu adalah untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa parkir, dalam hal ini adalah masyarakat. Jadi bukan hanya untuk target PAD tercapai. Jadi di satu sisi PAD tercapai dan di suatu sisi untuk mengurangi kemacetan sebetulnya. Jadi supaya orang itu jangan parkir di jalan umum itu tadi.

4. Sekarang ini bagaimana tanggapan masyarakat dengan kenaikan tarif retribusi parkir ini ?

Kalo tanggapan masyarakat ya itu biasa aja ya... Karena kita kan pertama melakukan sosialisasi dengan masyarakat. Dengan adanya sosialisasi tersebut, lalu ada dampaknya.. mereka bilang kok parkir mahal.

5. Bagaimana dengan hambatan yang ditemui ketika melaksanakan proses penyelenggaraan retribusi parkir?

Sejauh ini sih gak ada ya hambatan, soalnya kan sosialisasi dan langsung berjalan tarif itu. Kita sosialisasi 2 bulan, lalu langsung diberlakukan. Jadi

seiring waktu berjalan, masyarakat juga mengerti akan hal itu dan menjalankannya.

6. *Mengenai pemberlakuan parkir berlangganan, apa pendapat bapak mengenai hal itu?*

Sebenarnya parkir berlangganan itu baru akan kita mulai setelah kontrak dengan pelaksana parkir CV. Batam Scrap berakhir. Yaitu bulan agustus 2012. Jadi september awal sudah kita berlakukan parkir berlangganan. Parkir berlangganan disini bukan merupakan paksaan, melainkan opsi untuk masyarakat mau memilih yang mana. Silahkan masyarakat pilih sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan mereka masing-masing aja.

7. *Bagaimana mekanisme parkir berlangganan ini pak?*

Mekanisme nya dari parkir berlangganan ini adalah, yang pertama nanti akan ditunjuk Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) yang memenangkan tender dalam retribusi parkir tersebut. UPTD ini yaitu pihak ketiga yang ditunjuk dan memenangkan tender dari Pemerintah Kota Batam. Setelah UPTD, lalu rencananya setiap kendaraan bermotor yang menggunakan jasa parkir berlangganan, akan diberikan stiker dan stiker tersebut harus ditempelkan di kendaraan bermotor masing-masing pengguna parkir berlangganan. UPTD akan mengelola jukir-jukir yang bertugas di masing-masing wilayah yang sudah dikoordinasi oleh UPTD tadi. Jadi nanti pengguna parkir berlangganan akan ketahuan dari stiker yang ada di kendaraan bermotor mereka masing-masing. Di sini, jukir nanti hanya bertugas melayani kendaraan yang ingin melakukan parkir. Pungutan atau pembayaran nanti rencananya akan dilakukan kerja sama dengan Samsat Kota Batam dengan UPTD parkir Kota Batam.

8. *Apakah ada sanksi untuk pengguna parkir berlangganan yang tidak membayar retribusi parkir tahunan?*

Disini parkir berlangganan kan opsi dari pemerintah daerah Kota Batam, jadi misalnya Pak Anton sebelumnya menggunakan parkir berlangganan, lalu tahun ini dia tidak membayar parkir berlangganan, yaudah berarti dia nanti dikenakan pungutan langsung ketika parkir di suatu kawasan. Jadi tidak ada sanksi terkait dengan hal parkir berlangganan ini, karena bukan suatu keharusan, melainkan suatu opsi.

Lampiran 4

Transkrip Wawancara

Waktu	: 08.49 WIB
Tanggal	: 15 May 2012
Tempat	: Kantor Dinas Pendapatan Kota Batam
Pewawancara	: Fyko fabud Pratama (1006816602)
Terwawancara	: Drs. Khairizi Kasuma
Posisi/ jabatan Terwawancara	: Bidang Program dan Perencanaan

1. *Siapa saja yang berperan dalam perumusan kebijakan kenaikan tarif retribusi parkir di Kota Batam ini pak?*

Yang jelas dalam kebijakan ini yang berperan yaitu Dinas teknisnya yaitu Dinas Perhubungan, saya bersama teman-teman di Dispenda, Batam Scrap. Lalu Anggota Dewan juga ikut dalam perumusan ini sesuai dengan bidang terkaitnya. Ada juga kita itu untuk menyerap aspirasi masyarakat . disini kita juga melibatkan perguruan tinggi dalam perumusan kebijakan tersebut.

2. *Apa latar belakang dalam menaikkan tarif retribusi parkir ini?*

Di perhubungan sudah ketemu bapak siapa? “saya sudah bertemu dengan bapak agus pak”.

Ou ya udah. Disini latar belakang dari menaikkan tarif retribusi parkir ini tadi adalah dengan meningkatnya tingkat perekonomian masyarakat Kota Batam dan semakin pesatnya perkembangan kendaraan yang ada di Kota Bata mini. Jadi dengan meningkatnya tarif retribusi parkir, diharapkan dapat menekan jumlah kendaraan yang parkir di jalan umum setiap harinya. Disamping itu juga dapat meningkatkan PAD Kota Batam juga.

3. *Bagaimana perkembangan retribusi parkir dengan tarif yang baru?*

Ya, saat ini sudah berjalanlah, kalau dulu masih pertama-tama sih masyarakat masih sering bertanya ke jukir, kok tarif naik. Kalau sekarang masyarakat sudah tahu tarif terbaru.

4. *Siapa saja pihak terkit dalam pemungutan retribusi parkir di Kota Batam ini?*

Tentunya pihak yang Batam Scrap sebagai pemenang tender.

5. *Bagaimana tentang Parkir Berlangganan Pak?*

Kalau tentang parkir berlangganan itu kan sebetulnya kembali lagi ke masyarakat ya. Kalau masyarakat yang kegiatan sehari-harinya sering parkir dan berpindah-pindah tempat parkir, ya mereka memilih parkir berlangganan. Hal itu karena lebih efisien dan murah dibandingkan dengan membayar parkir setiap kali parkir. Kalau masyarakat yang jarang menggunakan jasa parkir, ya sebaiknya tidak usah parkir langganan,

karena mubazir aja. Jadi intinya itu sekarang tergantung kebutuhan dan pilihan masyarakat.

6. *Kapan Parkir Berlangganan akan direalisasikan Pak?*

Sebetulnya pemberlakuan parkir berlangganan itu akan dilaksanakan ketika kontrak dengan Batam Scrap berakhir, dimana kontrak itu akan berakhir pada bulan Agustus tahun ini (2012). Jadi idealnya awal september sudah harus dimulai.

7. *Berapa target penerimaan Retribusi Parkir tahun 2012 ini Pak?*

Target untuk retribusi tahun ini yaitu 2M, kami yakin target itu akan terpenuhi berkat kerjasama instansi terkait.

8. *Bagaimana pendapat Bapak tentang jukir ilegal atau premanisme dalam jukir?*

Kalau dilihat dari segi normatif ya, jukir resmi itu kan menggunakan seragam, id card, dan lainnya, lebih teknisnya sih Dishub yang lebih tau.. hehe. Jadi sebetulnya tentang jukir yang tidak menggunakan seragam, id card, dan karcis parkir itu disebut jukir ilegal. Belum lagi jukir-jukir yang bergerombol memegang suatu wilayah di Kota Batam. Misalnya sei harapan, jadi *mind set* kepemilikan wilayah itu masih melekat pada mereka. Jadi seharusnya yang bertanggung jawab atas ini adalah Batam Scrap selaku pengelola parkir yang dibawah Dishub. Satu lagi ya, masyarakat harus aktif dalam mengontrol jukir. Kalau ada jukir liar, ya ditegur, kalau jukir idak meberikan karcis, minta karcisnya. Karena dengan demikian diharapkan akan berkurangnya jukir liar atau premanisme di Kota Batam ini.

Lampiran 5

Transkrip Wawancara

Waktu	: 09.53 WIB
Tanggal	: 15 May 2012
Tempat	: Kantor Dinas Pendapatan
Pewawancara	: Fyko Fabud Pratama (1006816602)
Terwawancara	: Yulidasril, ATD. M.Si
Posisi/ Jabatan Terwawancara	: Mantan Kepala Bidang DLLAJ Dinas Perhubungan Darat Kota Batam

1. *Siapa saja yang berperan dalam kebijakan kenaikan tarif retribusi parkir di Kota Batam ini Pak?*

Yang pasti Dispenda, Dishub, Komisi II DPRD. Kalau dari sisi teknis sebetulnya Komisis III DPRD, tapi kalau dari sisi pendapatan baru Komisi II yang bertanggung jawab.

2. *Bagaimana pendapat mengenai kebijakan parkir berlangganan?*

Dulu pada tahun 1998 sudah pernah diterapkan parkir berlangganan di Kota Batam ini, namun malah gagal total dan tidak memenuhi dari target penerimaan minimum dari retribusi parkir Kota Batam. Kegagalan di sini akibat dari kurangnya pengawasan antara Pemkot Batam dengan pihak ketiga yang melakukan pemungutan, sehingga terjadi kebocoran dan akhirnya target tidak tercapai.

Jika ingin menjalankan sistem parkir berlangganan, Pemkot Batam harus mengadakan tim pengawasan dalam mengawasi berjalannya parkir berlangganan. Jadi disini yang terlibat seperti Dishub, satpol PP dan juga Kepolisian dalam tim pengawasan tersebut. Sehingga nanti tidak ada kebocoran dalam penerimaan ke kas daerah. Selain membentuk tim pengawasan tadi, Pemkot juga harus meperhatikan juru parkir yang ada di lapangan itu supaya tidak nakal gituloh. Supaya mereka tidak melakukan pemungutan lagi, nanti terjadi double payment kepada pengemudi kendaraan yang menggunakan jasa parkir, dimana mereka sudah bayar tahunan namun harian juga bayar lagi. Jadi harus dilakukan pengawasan ketat dari juru-juru parkir itu. Dari sini, pilihan sebenarnya ada di tangan pengguna jasa parkir, kalau mau berlangganan karena intensitas parkir tinggi ya silahkan, tetapi kalau memilih parkir dengan tarif per sekali parkir karena intensitas parkir tidak terlalu sering ya silahkan juga. Jadi Pemkot tidak melanggar azas keadilan, artinya dengan 2 pilihan tadilah jalan keluarnya. Dan tidak ada pemaksaan ke masyarakat untuk memilih salah satu diantaranya.

Jadi nanti kan rencananya parkir berlangganan akan menggunakan stiker berhologram resmi, nah stiker itu nantinya tidak hanya di jual di samsat saja, bisa saja dijual di pengecer agar lebih mudah untuk mendapatkannya.

Jadi bagi yang ingin menggunakan parkir berlangganan tahunan, bisa membeli di counter-counter resmi yang ditunjuk oleh Pemkot Batam.

3. *Bagaimana pendapat Bapak tentang juru parkir liar atau ilegal?*

Kalau menurut saya, yang harus ditekankan dalam memberantas juru parkir ilegal ini adalah dengan pengawasan yang ketat dari tim pengawasan yang dibentuk oleh Pemkot Batam. Sekarang kan yang melaksanakn parkir pihak ketiga yaitu CV. Batam Scrap, nah tim pengawasan harus bekerja sama dengan CV. Batam Scrap dalam memberantas juru parkir ilegal ini, agar masyarakat nyaman dalam memarkirkan kendaraannya serta tingkat kebocoran dapat diminimalisir.

4. *Adakah saran Bapak agar parkir berlangganan di Kota Batam dapat berjalan sebagaimana mestinya?*

Menurut saya, agar parkir berlangganan dapat diterapkan di Kota Batam ini adalah dengan memberikan sistem gratis parkir dalam kurun waktu 1 tahun. Dimana dalam 1 tahun itu Pemkot memberikan pelayanan yang terbaik untuk pengguna parkir dengan meningkatkan sarana prasarana dan pelayanan juru-juru parkir yang bertugas di lapangan. Baru setelah pelayanan serta sarana dan prasaran diberikan, untuk tahun berikutnya baru dipungut bayaran. Sehingga masyarakat yakin akan menggunakan parkir berlangganan tersebut.

Yang kedua adalah sistem pemungutan yang harus jelas, harus ada MOU antara UPT, Dishub, dan Samsat serta melibatkan Dispenda dengan kepolisian dalam menjalankannya. Nantinya loket pembayaran parkir tahunan dapat berdiri satu atap dengan Samsat, jadi orang yang mau membayar Pajak Kendaraan Bermotor juga sekaligus dapat membayar tarif parkir tahunan. Jadi lebih memudahkan masyarakat.

Yang ketiga adalah pembiayaan harus jelas pengaturannya dalam APBD, selama ini tidak ada tertuang dalam APBD tentang berapa besar jumlah biaya operasional dalam menjalankan sistem perpajakan di Kota Batam ini. Biaya-biaya tersebut antara lain seperti biaya marka parkir, biaya fasilitas, sarana dan prasarana parkir. Dengan demikian hal itu dapat mengurangi tingkat kebocoran yang ada penerimaan PAD dari retribusi parkir. Jadi uang masuk dan uang keluar harus jelas dalam hal ini.

Lampiran 6

Transkrip Wawancara

Waktu	: 17.54 WIB
Tanggal	: 14 May 2012
Tempat	: Morning Bakery Jodoh
Pewawancara	: Fyko fabud Pratama (1006816602)
Terwawancara	: Frans Situmorang
Posisi/ jabatan Terwawancara	: Supervisor Batam Scrap

1. *Siapa saja yang berperan dalam perumusan kenaikan tarif retribusi parkir ini?*

Sebenarnya kita Batam Scrap tidak terlalu berperan dalam hal perumusan tarif retribusi parkir ini, yang paling berperan adalah Dishub dan DPRD itu sebenarnya. karena kan sebetulnya kota-kota lain atau daerah-daerah lain kan sudah naik juga tarif retribusi parkirnya.

2. *Apakah masyarakat dilibatkan dalam perumusan tarif parkir ini?*

Saya pikir tidak ada, klo masyarakat diajak untuk diskusi tentang tarif ini, pasti tidak akan ada titik temunya. perhitungannya ya paling kelayakan lah ya dari besarnya kenaikan tarif parkir ini. ya kita melihat kota-kota lain juga yang sudah menaikkan tarif parkir seperti jakarta.

jadi sudah menurut bapak sudah layak dengan tarif yang sekarang?
menurut saya sudah.

3. *Bagaimana tanggapan Bapak tentang kenaikan tarif retribusi parkir sekarang?*

Menurut saya yang jadi persoalan, Pemerintah Kota Batam itu menargetkan retribusi parkir ini. jadi PAD itu alasan Pemerintah untuk menaikkan tarif retribusi parkir ini. Jangan semata-mata kenaikan tarif retribusi parkir hanya untuk meningkatkan PAD, tak bisa itu. Pelayananlah justru yang lebih dulu harus ditingkatkan. Jadi Pemerintah Kota batam ini menargetkan kenaikan PAD berdasarkan jumlah kendaraan yang ada di Kota Batam ini. Belum lagi ini tarif parkir naik, tetapi sarana dan prasarana yang mereka sediakan masih belum memadai. Ya seperti di daerah jodoh sini, intensitas orang parkir banyak, tetapi masa garis parkir saja tidak ada.

4. *Bagaimana tanggapan masyarakat tentang kenaikan tarif retribusi di Kota Batam ini?*

Tidak terlalu masalah, karena Batam ini termasuk daerah yang maju ya perekonomiannya. kita lihat contoh dekat yaitu daerah Riau daratan seperti Pekanbaru, mereka sudah lama menerapkan tarif parkir yang seperti Batam ini. Di wilayah Sumatera ada Medan yang sudah lama menerapkan

parkir mobil dua ribu dan motor seribu. Sekarang ini masyarakat minta pelayanan aja sebetulnya. jadi pelayanan harus kami tingkatkan. karena kan retribusi itu kan pelayanan sebenarnya. Ya kalau dulu masyarakat bayar seribu untuk parkir mobil, sekarang dua ribu... jadi sekarang kita harus memberikan pelayanan seharga yang dua ribu dong, bukan pelayanan yang seharga seribu. gitu sih sebenarnya.

5. *Bagaimana dengan hambatan dalam penerapan tarif retribusi parkir yang baru?*

Enggak ada yang berarti sih, ya itu tadi. Batam bukan yang pertama menerapkan tarif retribusi parkir seperti yang sekarang ini, sudah banyak kota-kota lainnya yang menerapkannya. Namun, jika Batam yang pertama menerapkan tarif retribusi parkir yang sekarang ini, mungkin akan banyak kontra dari masyarakat. Batam juga dihuni oleh masyarakat heterogen dan tingkat perekonomian di Batam ini juga tinggi. Nah masyarakat itu tadi, pelayanan yang mereka tuntut harus bagus dan ditingkatkan. Dengan membayar dua ribu, tentu pelayanan harus lebih dari dulu dengan tarif yang seribu untuk mobil, misalnya.

6. *Bagaimana dengan sanksi dari yang tidak membayar retribusi parkir?*

Ya namanya retribusi itu tidak boleh ada sanksi. Karena dia pelayanan. Jadi, ketika orang menggunakan jasa parkir itu, lalu dia membayar. Saya pikir gitu aja.

7. *Bagaimana menurut tentang parkir berlangganan?*

Ya, kalau kita liat tarif parkir retribusi parkir berlangganan itu sendiri kan murah kalau hitungannya kita parkir setiap hari dalam setahun. Tapi bagaimana dengan masyarakat yang hanya menggunakan parkir sekali dalam seminggu? Tentang parkir berlangganan itu juga sudah bergeser dari filosofi retribusi, yang dimana retribusi itu merupakan pelayanan. Justru dengan adanya parkir berlangganan ini, kebocoran makin akan gampang terjadi. Nanti kan wacananya Pemkot Batam mau menggunakan stiker, nah stiker itu gampang itu untuk di palsukan, dari situ saja sudah bisa terjadi kebocoran. Belum lagi bagaimana dengan sistem pemberian gaji kepada juru parkir, apakah mau diberi gaji perhari, perminggu, atau perbulan. Kita lihat saja sidoarjo yang sudah menerapkan kebijakan parkir berlangganan, masih banyak terjadi kebocoran.

Kalau menurut saya, Pemerintah masih setengah-setengah dalam merumuskan hal ini. Harusnya perlu pengkajian yang lebih matang dalam merumuskan kebijakan parkir berlangganan ini. Dan juga di sini filosofi retribusi itu akan bergeser jika parkir berlangganan dilaksanakan. Yang namanya retribusi itu kan masyarakat mendapat pelayanan, baru membayar, Sedangkan retribusi parkir berlangganan bayar dulu dimuka baru mendapatkan pelayanan. Saya rasa itu sudah bergeser filosofinya itu. Jadi disini Pemkot Batam ini sepertinya memaksakan dengan jumlah mobil yang ada di Batam, terus menggunakan parkir berlangganan

separohnya sehingga PAD meningkat. Itu tidak bisa seperti itu. Harus ada pengkajian ulang lah menurut saya.

Dulu Batam pernah melaksanakan sistem parkir berlangganan sekitar tahun 1998. Namun gagal, karena terjadi kebocoran dan target tidak tercapai. Sistem pelaporan oleh pihak ketiga pada waktu yang melakukan pemungutan retribusi tidak melakukan pelaporan sebagaimana mestinya, sehingga banyak terjadi kebocoran dalam pendapatan dari retribusi parkir langganan itu tadi.

8. *Terkait dengan jukir-jukir liar yang menjadi sorotan media saat ini, bagaimana menurut Bapak?*

kalau menurut saya, masalah jukir liar itu masalah manusiawilah ya. Gini saja, misalnya ada teman saya dari kampung lalu tidak ada pekerjaan, sementara pekerjaan saya tukang parkir di Batam ini. Lalu teman saya itu meminta tolong sama saya untuk bekerja menjadi juru parkir di wilayah atau lokasi yang biasanya saya menjadi juru parkir. Dia perlu makan, apakah saya akan menolak untuk mengizinkan dia menggantikan saya sehari atau dua hari. Sedangkan dia tidak menggunakan seragam dan *ID card* resmi. Jadi menurut saya jukir ilegal itu masalah yang susah untuk di hilangkan, ya terkait aspek manusiawinya tadi itu.

Terkait seragam dan *ID card* ya, jukir yang tidak menggunakan seragam dan *ID card* belum tentu ilegal. Karena menurut saya ilegal itu adalah tidak memberikan karcis parkir. Lagipula tidak ada Undang-Undang atau Perda yang mengatakan bahwa jukir yang tidak menggunakan seragam adalah ilegal. Misalnya saja, jukir A hari ini kehujanan ketik sedang bertugas, lalu besok dia tidak menggunakan seragam dalam bertugas. Apakah dia dianggal ilegal? tidak dong. Jadi disini yang perlu ditekankan adalah pelayanan, karena parkir itu intinya adalah pelayanan terhadap masyarakat pengguna lahan parkir. Dimana jukir bertugas melayani masyarakat pengguna lahan parkir ketika memarkirkan kendaraan mereka, hingga memberikan aba-aba dalam mengeluarkan kendaraan mereka dari lahan parkir tersebut.

9. *Apakah ada sanksi terkait dengan jukir ilegal ini Pak?*

Kalau menurut saya, masalah ini kan kembali lagi ke Pemkot Batam. Kalau mau dilaporkan ke polisis, apa dasarnya? iya kan. Lebih baik diberikan pengarahan dan sosialisasi tentang hal tersebut. Kami juga sebagai pihak ketiga yang memenangkan tender parkir di Kota Batam ini, merasa kurangnya kerjasama dengan Pemkot dalam hal parkir ini.

Lampiran 7

Transkrip Wawancara

Waktu : 17.50 WIB
Tanggal : 17 May 2012
Tempat Plaza, : Pusat Perbelanjaan Handphone Lucky Nagoya
Pewawancara : Fyko fabud Pratama (1006816602)
Terwawancara : Joki Naenggolan
Posisi/ jabatan Terwawancara : Juru Parkir

1. *Bagaimana tanggapan abang tentang kenaikan tarif parkir di Kota Batam saat ini?*

Menurut saya hal itu biasa saja, karena Batam kota saat ini semakin maju perekonomiannya, jadi untuk kenaikan tarif parkir gak masalah.

2. *Apakah ada protes dari pengguna jasa parkir di wilayah tempat abang bertugas ini (Nagoya-Lucky Plaza) ?*

Dulu awalnya ada, karena kan biasa sama parkir seribu untuk setiap parkir, sekarang naik jadi dua ribu. Jadi ada beberapa pengguna jasa parkir yang protes. Tapi sekarang sudah tidak ada lagi. Karena wilayah tempat saya bertugas ini, yang sering menggunakan jasa parkir adalah kalangan menengah keatas. Terutama orang yang mau membeli handphone di pusat Handphone Lucky Plaza ini.

3. *Bagaimana tanggapan abang tentang parkir berlangganan?*

Ah masih isu itu, sampe sekarang aja tak ada realisasinya.

4. *Dengan adanya kenaikan tarif retribusi parkir saat ini, bagaimana dengan kualitas pelayanan parkir?*

Kami sebagai juru parkir, mendapat arahan dari bos untuk meningkatkan pelayanan dan memberikan pelayanan yang terbaik untuk para pengguna jasa parkir. Saya rasa itu intinya.

Lampiran 9

Transkrip Wawancara

Waktu	: 16.20 WIB
Tanggal	: 17 May 2012
Tempat	: Pasar Aviari Batu Aji
Pewawancara	: Fyko fabud Pratama (1006816602)
Terwawancara	: Dino
Posisi/ jabatan Terwawancara	: Juru Parkir

1. *Bagaimana tanggapan mas tentang kenaikan tarif parkir di Kota Batam saat ini?*

Ya mau diapakan lagi mas, wong sudah naik..hehe.

2. *Apakah ada protes dari pengguna jasa parkir di wilayah tempat abang bertugas ini (Nagoya-Lucky Plaza) ?*

Jelas mas, kan di daerah Aviari ini sendiri rata-rata perekonomian warga masyarakatnya menengah ke bawah, dan juga pekerja-pekerja PT yang ngekos di daerah perumahan sekitar. Ya mereka protes sekali pas awal kenaikna tarif retribusi parkir ini. Biasanya saja parkir motor cuma 500 rupiah, sekarang naik 2x lipat. padahal sarana parkir dari Pemerintah Kota ya kayak begini. Saya sebagai juru parkir juga sering disalahkan pengguna parkir mas, ada yang berkata tidak enak juga, padahal kan saya hanya menjalankan tugas.

3. *Bagaimana tanggapan abang tentang parkir berlangganan?*

Kalau parkir berlangganan saya belum tau mas, soalnya belum ada instruksi dari atasan tentang hal itu.

4. *Dengan adanya kenaikan tarif retribusi parkir saat ini, bagaimana dengan kualitas pelayanan parkir?*

Tentu mas, atasan memerintahkan untuk lebih mengutamakan kualitas pelayanan. karena dengan begitu sih, mudah-mudahan tidak ada lagi masyarakat yang protes.

Lampiran 8

Transkrip Wawancara

Waktu	: 18.05 WIB
Tanggal	: 17 May 2012
Tempat Plaza,	: Pusat Perbelanjaan Handphone Lucky Nagoya
Pewawancara	: Fyko fabud Pratama (1006816602)
Terwawancara	: Anto (Pemilik Counter Handphone)
Posisi/ jabatan Terwawancara	: Pengguna Jasa Parkir

1. *Bagaimana tanggapan anda tentang kenaikan tarif retribusi parkir?*

Ya, baru-baru ini Batam mengalami kenaikan tarif retribusi parkir. Saya sebagai pengguna jasa parkir sebenarnya tidak masalah dengan kenaikan itu, tapi dengan adanya kenaikan 2x lipat dari tarif yang dulu, saya sih mengharapkan sarana dan prasarana serta pelayanan harus ditingkatkan lah. Minimal di lokasi parkir lucky plaza ini, garis pembatas parkir yang sudah pudar, bisa di cat ulang. Karena saya bekerja setiap hari di sini, biar aman dan nyaman kalau parkir.

2. *Bagaimana pelayanan serta sarana dan prasarana parkir Kota Batam selama sampai saat ini?*

Kalau menurut saya ya, masih banyak tempat-tempat parkir yang belum memadai sarana dan prasarananya. Seperti marka parkir yang kurang jelas, garis pembatas parkir antara kendaraan dengan kendaraan lainnya, masih adanya parkir asal, yaitu motor dan mobil parkirnya digabung. Itu kan bikin jadi susah untuk keluar masuk kendaraan kalau ada motor di belakang mobil. ya hal-hal yang kayak gitu sih mas yang perlu diperhatikan.

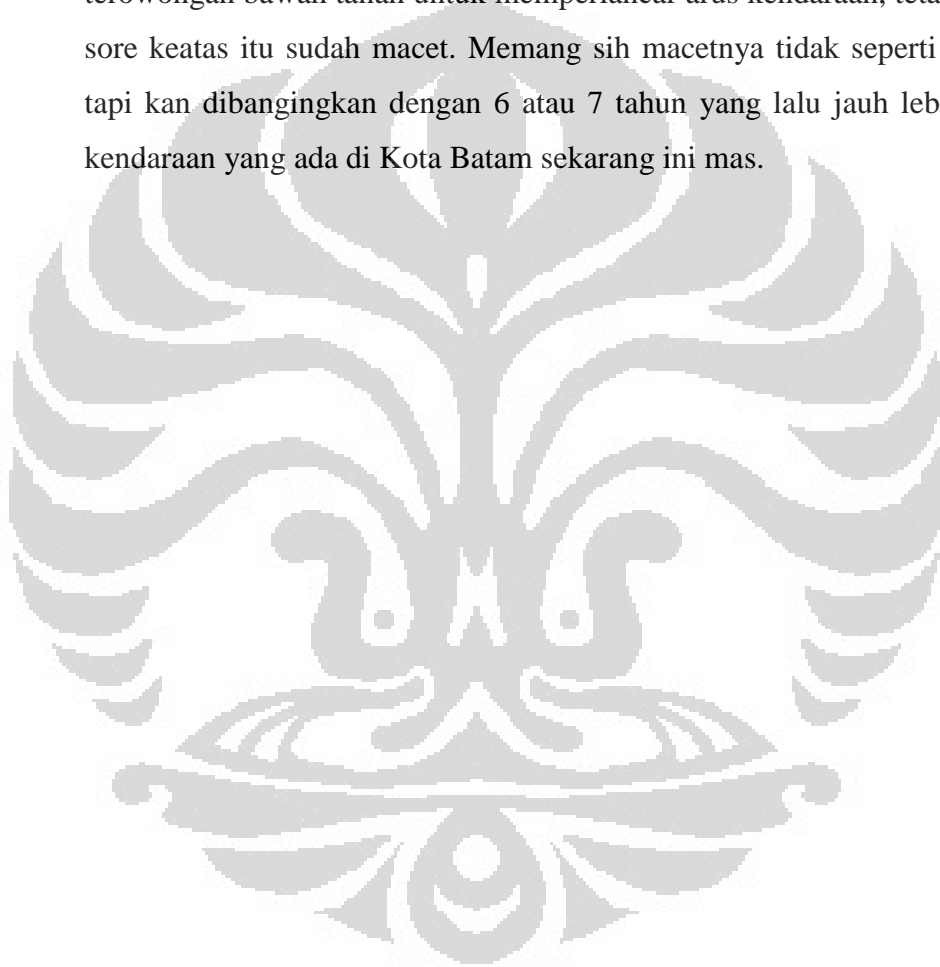
3. *Pemerintah Kota Batam akan menerapkan parkir berlangganan, bagaimana menurut anda?*

Ya gak masalah sih, justru kalau saya pribadi mendingan parkir berlangganan. Karena kan saya setiap hari nih kerja disini, dan otomatis tiap

hari parkir. Belum lagi kalau bolak balik ambil pesanan orang. Yang penting jelas aja nanti bagaimana pengaturannya di lapangan.

4. Bagaimana menurut anda mengenai perkembangan kendaraan di Kota Batam sampai dengan saat ini?

Wah, sangat pesat sekali yah. Karena saya sendiri sudah mulai merasakan yang namanya macet di Kota Batam ini. Seperti contoh aja jalan seraya atas yang mengarah ke Nagoya-Jodoh, padahal sudah dibangun terowongan bawah tanah untuk memperlancar arus kendaraan, tetapi jam 3 sore keatas itu sudah macet. Memang sih macetnya tidak seperti Jakarta, tapi kan dibandingkan dengan 6 atau 7 tahun yang lalu jauh lebih padat kendaraan yang ada di Kota Batam sekarang ini mas.



Lampiran 9

Transkrip Wawancara

Waktu : 16.05 WIB
Tanggal : 17 May 2012
Tempat : Pasar Aviari, Batu Aji
Pewawancara : Fyko fabud Pratama (1006816602)
Terwawancara Muka : Santi (Pekerja Perusahaan Elektronik Kuning)
Posisi/ jabatan Terwawancara : Pengguna Jasa Parkir

1. *Bagaimana tanggapan anda tentang kenaikan tarif retribusi parkir?*

Ya kalau bisa ya jangan naiklah mas, saya sebagai pengguna motor juga merasa keberatan dengan naiknya tarif parkir sekarang mas. Sebelumnya kan kena 500 tuh, sekarang naik jadi 1000. Lumayan terasa sih mas walaupun naiknya 500 rupiah, soalnya gaji saya aja udah pas-pasan jadi pekerja PT hehe.

2. *Bagaimana pelayanan serta sarana dan prasarana parkir Kota Batam selama sampai saat ini?*

Ya contohnya aja parkir di pasar aviari ini mas, masih kurangnya menurut saya. Soalnya kalau parkir motor itu sempit-sempitan sekali, mepet gitu. jadi kalau selesai belanja, susah untuk ngeluarin motor jadinya. Belum lagi kadang-kadang suka ada tukang parkir yang tak pake seragam trus kayak preman juga yang minta uang parkir.

3. *Pemerintah Kota Batam akan menerapkan parkir berlangganan, bagaimana menurut anda?*

Saya belum tau tuh mas, soalnya masih dengar-dengar aja soal parkir berlangganan itu. Mudah-mudahan aja murah mas, biar saya ikut parkir berlangganan aja hehe.

4. *Bagaimana menurut anda mengenai perkembangan kendaraan di Kota Batam sampai dengan saat ini?*

Saya sudah 8 tahun di Batam ini mas, kalau dulu dari Batu aji ke Muka kuning itu bisa ditempuh dengan waktu 20 menit kalau naik carry (jenis angkutan umum sejenis minibus carry di Batam), tapi kalau sekarang tak bisa mas, Minimal 35 menit baru bisa sampai di tempat kerja saya. Macet di lampu merah simpang Bareleng itu mas yang bikin lama, belum lagi jumlah carry sudah banyak sekali dibandingkan pertama kali saya kerja di Batam dulu yaitu tahun 2005.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : **Fyko Fabud Pratama**
Tempat, tanggal Lahir : **Kuok, 05 September 1988**
Alamat : **Komplek, SMP N 6 Nomor 9, Sei Panas**
Kota Batam : **29433**
No. telp/ Surat Elektronik : **085692331959/ 085263306054**
ocu_ongah@rocketmail.com/

ocukampai@rocketmail.com

Nama Orang Tua

Ayah : **Drs. Safarman. Mpd**

Ibu : **Budiyarti. SE**

Riwayat Pendidikan Formal

SD : **SDN 001 Sei Panas Batam**

SMP : **SMPN 6 Sei Panas Batam**

SMA : **SMAN 1 Sekupang Batam**