

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Diterbitkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, kemudian diganti dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 dan terakhir diganti dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah merupakan tonggak sejarah baru terhadap Konsep Pemerintahan khususnya di Daerah, dimana dalam aturan ini makna Otonomi secara utuh telah dilaksanakan melalui prinsip Desentralisasi terhadap berbagai kebijakan Pemerintah Pusat untuk diserahkan kepada Pemerintah yang diselenggarakan secara otonom.

Tindak lanjut terhadap kebijakan tersebut, maka dalam mendukung sistem tata kelola pemerintahan di daerah maka dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah yang didasari pada Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2009 Tentang MPR, DPR, DPD dan DPRD, maka salah satu kewenangan yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah yakni menyusun Peraturan Daerah sebagai wujud dari penjewatahan terhadap pemberian kewenangan kepada daerah dalam mengurus dan mengatur rumah tangganya sendiri, karena ada bagian dari urusan daerah harus diatur lebih lanjut dengan peraturan daerah.

Azis (2020) pada kajian penelitiannya menguraikan bahwa ciri utama suatu daerah yang dianggap dapat melaksanakan prinsip-prinsip otonomi, terletak pada kemampuan dalam hal sistem tata kelola keuangan untuk membiayai penyelenggaraan organisasi yang dibawah, artinya semakin baik sebuah sistem tata kelola dilakukan maka kinerja dari pemerintah akan semakin meningkat. Mendukung hal tersebut Saleh (2021) dalam kajiannya mengemukakan bahwa untuk mendukung sebuah sistem tata kelola yang baik dalam sebuah organisasi khususnya pada pemerintah daerah sebagai tolok ukur kinerjanya yakni dengan meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui pengoptimalan semua potensi yang ada di daerah.

Terdapat berbagai sumber daya yang dapat dimanfaatkan oleh pemerintah daerah dalam rangka meningkatkan pendapatan guna mendukung penyelenggaraan pemerintahan, dimana menurut pandangan dari Arfianty (2022) bahwa salah satu unsur pembentuk kemandirian daerah yakni dengan melakukan pengelolaan sumber pendapatan yang dapat dimanfaatkan daerah yakni dengan melakukan pengelolaan penerimaan yang bersumber dari pajak dan retribusi daerah sebagai bagian dari Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Mengenai pengelolaan Pajak dan Retribusi Daerah sebagai salah satu subjek yang dapat dijadikan sumber pendapatan bagi daerah pada dasarnya juga telah ditegaskan Undang-Undang Nomor 33 tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintahan

Pusat dan Daerah, dimana dalam bagian aturan ini memberikan hak kepada daerah untuk memungut Pajak Dan Retribusi daerah sebagai sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Terhadap berbagai golongan Pajak dan Retribusi yang dapat dikelola oleh Pemerintah Daerah sebagai sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) menurut Indah (2023) bahwa jenis Pajak dan Retribusi yang memiliki potensi dan peluang sangat besar untuk mendapatkan pendapatan yakni melalui Retribusi Parkir. Pernyataan ini dilandasi oleh berbagai pertimbangan dimana salah satunya perkembangan jumlah kendaraan bermotor pada hampir semua wilayah di Indonesia setiap tahunnya mengalami penambahan cukup pesat.

Konsep tentang Parkir menurut pandangan dari Rochmat (2022) merupakan salah satu komponen atau aspek tak terpisahkan dalam kebutuhan sistem transportasi, karena setiap perjalanan dengan menggunakan kendaraan pribadi umumnya selalu dimulai dan diakhiri di tempat parkir. Sehingga dapat dikatakan bahwa parkir adalah kebutuhan umum yang awalnya berfungsi melayani sesuai dengan fungsi kualitas hidup warga dan menyediakan fasilitas umum yang layak khususnya bagi pengguna kendaraan bermotor.

Sedangkan menurut Novthalia (2022) bahwa istilah Parkir dapat dijabarkan sebagai suatu keadaan tidak bergeraknya kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya, dan secara hukum tentu terdapat larangan untuk berhenti di tengah jalan

raya atau berhenti disembarang tempat, namun diperbolehkan untuk memberhentikan kendaraan disisi jalan atau itepi jalan dengan ketentuan area tersebut tidak dinyatakan larangan untuk berhenti.

Keberadaan area parkir tidak dapat disangkal untuk saat ini telah menjadi sebuah kebutuhan khususnya di wilayah yang memiliki tingkat keramaian seperti area pertokoan, warung, pasar dan berbagai tempat lainnya. Sebab dengan tidak ditatanya area parkir secara baik bahkan dapat menjadi sumber kemacetan. Olehnya hampir semua daerah dalam memanfaatkan area parkir sebagai salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) sekaligus sebagai sarana menata lokasi parkir agar tidak menjadi sumber kemacetan, telah menerbitkan Peraturan Daerah terkait dengan Pengelolaan Parkir.

Kota Parepare walaupun memiliki Luas hanya berkisar 99,33 Km², namun tingkat kepadatan kendaraan dapat dikatakan terbilang cukup tinggi, hal ini dikarenakan adanya berbagai fasilitas yang menyebabkan urban kendaraan dari beberapa daerah disekitar Kota ini akan memadatkan ruas jalan diwaktu-waktu tertentu, selain itu adanya fasilitas Pelabuhan juga menjadi salah satu pemicu padatnya kendaraan memasuki Kota Parepare, ditambah lagi untuk Wilayah Sulawesi Selatan dapat dikatakan bahwa Kota ini merupakan jalur lintas utama untuk menuju wilayah di bagian utara.

Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan tentang Kondisi Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota

Parepare dan beberapa daerah sekitarnya atau sering disebut dengan Wilayah Ajatappareng yang diperkirakan tingkat mobilisasinya ke Kota ini cukup besar dapat dilihat pada Tabel dibawah ini :

Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan Bermotor pada Wilayah Ajatappareng

Kabupaten/ Kota	Jenis Kendaraan					Total
	Mobil Pick Up	BUS	Mini Bus	Sepeda Motor	Ransus	
Pinrang	17.438	76	7.658	212.557	1.085	238.849
Sidenreng Rappang	17.769	98	9.521	146.251	877	174.630
Barru	6.671	34	2.846	60.620	329	70.504
Enrekang	3.410	49	2.990	54.510	373	61.361
Kota Parepare	12.982	450	8.010	136.092	527	158.062

Sumber : Samsat Polda Sulsel Update **2024-02-23 23:03:21**

Kondisi terkait dengan jumlah banyaknya kendaraan tersebut tentunya akan berdampak pada penyediaan lahan parkir yang juga akan meningkat, dan hal ini tentunya jika dari sudut pandang peningkatan sumber pendapatan daerah menurut pandangan dari Ilham (2023) merupakan sebuah potensi yang harus mampu disikapi oleh suatu pemerintah daerah, karena parkir dapat dikatakan sebagai salah satu sumber retribusi terbesar dalam mendukung Pendapatan Asli dihampir semua daerah.

Menyikapi kondisi tersebut maka Pemerintah Daerah telah menyusun kebijakan terhadap penanganan permasalahan parkir khususnya melalui beberapa peraturan diantaranya Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tentang Retribusi, dan Peraturan Walikota Parepare Nomor 18 Tahun 2018 tentang Lokasi Parkir Tepi Jalan.

Aturan-aturan ini secara umum pada beberapa bagian didalamnya terdapat penjelasan tentang mekanisme pengelolaan lokasi parkir di tepi jalan beserta nilai retribusi yang dibebankan kepada pengguna lahan parkir.

Fenomena yang ditemukan saat ini terkait dengan peran dari Penerimaan Retribusi Parkir terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Parepare, walaupun telah didukung dengan beberapa regulasi ternyata belum mampu memberikan kontribusi sesuai harapan dari pemerintah daerah. Kondisi tersebut dapat dilihat dan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Pahri (2023) bahwa target yang diberikan oleh Pemerintah Daerah sejak Tahun 2020 hingga Tahun 2022 ternyata hanya mampu diraih sebesar 38,89% sampai dengan 43,78%.

Pernyataan tersebut juga dikuatkan oleh Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, bahwa pencapaian yang mampu diperoleh Dinas Perhubungan Kota Parepare terkait dengan Retribusi Parkir selama ini belum mampu mencapai target yang telah ditetapkan, bahkan tingkat pencapaiannya hanya dapat dilakukan pada kisaran 50% dari Target yang diberikan, hal ini ditegaskan oleh Bagian UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare (Parepos. 2023).

Pencapaian terhadap retribusi parkir ini tentunya jika melihat potensi lahan parkir sesuai yang dituangkan dalam Peraturan Walikota

Parepare Nomor 18 Tahun 2018, dan juga perkembangan jumlah kendaraan bermotor yang tumbuh dengan pesat, tentunya dapat dikatakan bahwa terdapat permasalahan yang dihadapi oleh pengelola parkir sehingga pencapaian yang diperoleh belum mampu memenuhi target yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah.

Observasi awal yang dilakukan pada UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, dalam rangka mencermati sistem tata kelola keuangan penerimaan retribusi parkir dan juga menggali informasi tentang permasalahan yang dihadapi selama ini, sehingga penerimaan dari retribusi parkir hanya mampu mencapai hasil maksimal berkisar 40% hingga 50% dari Target yang diberikan, diperoleh gambaran bahwa pendapatan dari retribusi parkir yang selama ini belum mampu mencapai target dikarenakan oleh beberapa hal seperti belum adanya regulasi yang memberikan patokan tentang besaran retribusi untuk parkir.

Selain itu permasalahan tersebut juga diperoleh gambaran lain bahwa sistem penetapan untuk pendapatan retribusi parkir khususnya Parkir Tepi Jalan, belum didasarkan hasil kajian tentang besaran nilai yang harus diberikan oleh masing-masing pengelola parkir, dan hal paling mendasar bahwa tingkat kepatuhan dari pengguna dan pengelola parkir masih rendah dalam penggunaan karcis yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan terkait dengan besaran nilai parkir.

Berbagai fenomena yang menjadi permasalahan sehingga tingkat pendapatan dari retribusi parkir belum mampu memberikan kontribusi besar terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Parepare, pada dasarnya juga menjadi permasalahan diberbagai daerah seperti dikemukakan oleh Indah (2023) bahwa fakta yang terjadi di lapangan dimana sering ditemukan juru parkir yang meminta tidak sesuai dengan tarif yang sudah ditetapkan, dimana sangat jelas dalam aturan tentang parkir yang diterbitkan oleh Pemerintah Daerah setempat ditetapkan sebesar Rp,3.000, namun kondisi lapangan oleh oknum pengelola parkir meminta jasa parkir sebesar Rp,5.000, ditambah lagi mereka melakukan hal tersebut dapat dikatakan ilegal karena tidak disertai dengan Karcis Parkir.

Permasalahan lainnya yang juga dapat dikatakan memiliki kesamaan dengan kondisi di Kota Parepare, diuraikan oleh Dhio (2024) dalam penelitiannya yang menjelaskan bahwa masalah tentang optimalisasi penerimaan pendapatan dari retribusi parkir dikarenakan oleh beberapa hambatan seperti jumlah juru parkir yang berlebihan, belum optimalnya eksplorasi titik parkir potensial, serta masih menggunakan sistem pembayaran konvensional. Selain itu, belum diterapkannya sistem tarif parkir progresif dan parkir berlangganan, serta adanya pelanggaran oleh oknum juru parkir.

Berdasar pada berbagai fenomena dan permasalahan yang berhubungan dengan pengelolaan Parkir Tepi Jalan, maka langkah

kongkrit untuk mengatasi permasalahan tersebut yakni melalui pola optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir, dimana makna Optimalisasi dalam hal ini menurut Mestria (2023) adalah upaya yang dilakukan dalam rangka meningkatkan suatu kegiatan atau pekerjaan agar dapat memperkecil kerugian atau memaksimalkan keuntungan agar tercapai tujuan sebaik-baiknya dalam batas-batas tertentu.

Sementara menurut Nuringsih (2023) bahwa optimalisasi pada dasarnya adalah bagian yang tidak terpisahkan dengan tingkat produktivitas sebuah organisasi, sehingga memaknainya harus selalu dilihat dari tingkat produktivitas yang dihasilkan, sejalan dengan maksud tersebut Herman (2024) menyatakan bahwa Optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien, atau dengan kata lain Optimalisasi merupakan usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki.

Merujuk pada makna optimalisasi tersebut, dan jika dikaitkan dengan permasalahan perparkiran, maka menurut pandangan dari Selvy (2024) bahwa optimalisasi pengelolaan retribusi parkir adalah tindakan atau kegiatan untuk meningkatkan pemungutan retribusi melalui upaya memperluas basis penerimaan, memperkuat proses pemungutan, meningkatkan pengawasan, meningkatkan efisiensi administrasi dan menekan biaya pemungutan, meningkatkan kapasitas penerimaan

Mempedomani berbagai bentuk fenomena dan juga kajian tentang pengelolaan perparkiran, dimana potensi ini dianggap memiliki andil cukup besar dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) termasuk di Kota Parepare, yang diketahui dari hasil observasi awal ditemukan bahwa tingkat partisipasi dari retribusi parkir dalam rentang beberapa tahun terakhir dianggap tidak signifikan mendukung pendapatan asli daerah, maka hal inilah yang menjadi acuan untuk melakukan pencermatan terhadap bentuk optimalisasi terhadap pengelolaan retribusi parkir sehingga dapat memberikan dukung lebih besar terhadap penerimaan daerah.

Merujuk pada konsep tersebut maka penelitian ini difokuskan untuk melakukan kajian dan analisis berkaitan dengan : Optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir Tepi Jalan dalam Mendukung Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Parepare

B. Fokus Penelitian

Kebijakan tentang Pengelolaan Parkir khususnya di Tepi Jalan Umum telah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah Kota Parepare sebagai acuan bagi Pengelola Parkir ditingkat Instansi Daerah sebagai acuan dalam rangka mendukung Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Parepare, namun dari fakta yang ditemui dilapangan bahwa Pencapaian terhadap Target PAD untuk Parkir masih sangat jauh dari yang diharapkan, olehnya itu dalam penelitian ini akan difokuskan untuk mengangkat permasalahan tentang :

Bagaimana bentuk optimalisasi yang dilakukan oleh UPTD Parkir Dinas Pehubungan Kota Parepare dalam meningkatkan jumlah pendapatan melalui retribusi parkir?"

C. Tujuan Penelitian

Berdasar pada rumusan masalah yang akan dikaji pada penelitian ini, maka tujuan yang hendak dicapai adalah :

Untuk mengetahui bentuk optimalisasi yang dilakukan oleh UPTD Parkir Dinas Pehubungan Kota Parepare dalam meningkatkan jumlah pendapatan melalui retribusi parkir.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dalam penelitian ini antara lain :

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sebuah dukungan konseptual sekaligus sebagai sarana untuk memberikan gambaran tentang optimalisasi yang dapat dilakukan oleh dinas pengelola parkir di daerah dalam rangka meningkatkan pendapatan untuk mendukung pendapatan asli daerah.
- b. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi bagian dari pengembangan bidang ilmu manajemen khususnya berkaitan dengan Manajemen Keuangan tentang Optimalisasi Sistem Tata Kelola Pendapatan Daerah melalui penerimaan pajak daerah dan retribusi, khususnya terkait dengan penerimaan melalui kegiatan perparkiran.

- c. Penelitian ini juga diharapkan menjadi salah satu sumber rujukan terhadap penelitian-penelitian yang mengkaji tentang Pengimplementasian terhadap Optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir Tepi Jalan dalam Mendukung Peningkatan Pendapatan Asli Daerah

2. Manfaat Praktis

- a. Secara praktis diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan informasi khususnya berkaitan dengan Optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir Tepi Jalan dalam Mendukung Peningkatan Pendapatan Asli Daerah
- b. Informasi yang disajikan dalam penelitian ini diharapkan pula dapat menjadi sumber rujukan pada Instansi Pemerintah Daerah khususnya Dinas Perhubungan dalam pengelolaan parkir sebagai salah satu potensi terbesar dalam mendukung dan meningkatkan pendapatan asli daerah.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Teori

1. Kebijakan Pajak Daerah

a. Pengertian Pajak Daerah

Pajak Daerah sesuai dengan pemaknaan yang dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022, adalah kontribusi wajib kepada daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan undang-undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Fitri Yani (2024) menguraikan bahwa Pajak Daerah adalah pajak yang dipungut oleh Pemerintah Daerah Provinsi, Kabupaten/Kota, dimana pemungutannya berdasarkan pada Peraturan Daerah masing-masing dan hasilnya digunakan untuk membiayai keperluan rumah tangga daerah masing-masing. Sementara menurut pandangan dari Riana Mayasari (2024) bahwa bahwa Pajak Daerah merupakan salah satu bentuk Pajak yang wewenang dalam pemungutannya dilakukan oleh Pemerintah Daerah dan pelaksanaannya dilakukan oleh Dinas Pendapatan Daerah dimana hasilnya akan dimasukkan kedalam Anggaran Pendapatan dan Belanja

Daerah (APBD) sebagai Pendapatan Asli Daerah (PAD) sebagaimana telah diatur dalam beberapa perundang-undangan berkaitan dengan Pajak Daerah.

b. Asas Pemungutan Pajak Daerah

Asas dalam pemungutan pajak daerah menurut Satriya (2024) terdiri dari :

- 1) Asas Wilayah (Teritorial): pemungutan pajak didasarkan atas domisili, dimana seseorang bertempat tinggal
- 2) Asas Kebangsaan (Nasionalitas): asas ini berarti bahwa semua masyarakat memiliki kewajiban untuk mendukung penyelenggaraan negara, khususnya dalam hal keuangan melalui keakifan membayar Pajak
- 3) Asas Sumber: Pemungutan pajak didasarkan pada adanya sumber disuatu Daerah yang mengakibatkan Daerah tersebut berhak memungut pajak.
- 4) Asas Umum diartikan sebagai pemungutan pajak yang dilakukan di suatu Daerah akan diterapkan pada setiap objek pajak dan wajib pajak secara umum.
- 5) Asas Yuridis: dapat diartikan bahwa pemungutan terhadap suatu jenis pajak harus dapat memberikan jaminan hukum bagi masyarakat.
- 6) Asas Ekonomis, diartikan bahwa pemungutan pajak idealnya diharapkan dapat meningkatkan perekonomian

daerah dan masyarakat secara umum. Olehnya itu Pemungutan pajak yang dilakukan pemerintah tidak boleh memberatkan masyarakat dan malah membuat ekonomi secara umum meroso

- 7) Asas Finansial dapat diartikan bahwa pemungutan pajak yang berlaku didasarkan pada kondisi finansial seseorang. Artinya, setiap wajib pajak akan dikenakan pajak berdasarkan kondisi finansial yang bersangkutan.

c. Jenis-Jenis Pajak dan Retribusi Daerah

Jenis Pajak dan Retribusi Daerah sesuai dengan aturan terbaru yang dikeluarkan oleh pemerintah yakni Peraturan Pemerintah Nomor 53 Tahun 2023 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah, dimana dalam aturan ditetapkan bahwa jenis Pajak yang dapat dipungut oleh daerah khususnya Kabupaten/Kota yang dituangkan dalam Pasal 3 terdiri dari :

- 1) PBB-P2;
- 2) Pajak Reklame;
- 3) PAT;
- 4) Opsen PKB;
- 5) Opsen BBNKB.

Sementara untuk jenis retribusi yang dapat diberlakukan oleh Pemerintah Daerah dalam menunjang dan

mendukung Pendapatan Asli Daerah (PAD), diatur dalam Pasal 26 terdiri dari :

- 1) Retribusi Jasa Umum;
- 2) Retribusi Jasa Usaha; dan
- 3) Retribusi Perizinan Tertentu.

d. Sistem Pemungutan Pajak Daerah

Sistem dalam pelaksanaan pemungutan pajak daerah menurut Hamid (2023) dapat dibagi menjadi :

- 1) *Official Assessment System* adalah suatu sistem pemungutan yang memberi wewenang pada pemerintah (fiskus) untuk menentukan besarnya pajak yang terutang.
- 2) *Self Assessment System* adalah sistem pemungutan yang pajak memberi wewenang sepenuhnya kepada Wajib Pajak untuk menghitung, memperhitungkan, membayar, dan melaporkan sendiri besarnya pajak yang terutang.
- 3) *With Holding System* Adalah suatu sistem pemungutan yang memberi wewenang kepada pihak ketiga (bukan fiskus dan bukan Wajib Pajak) untuk menentukan besarnya pajak yang terutang oleh Wajib Pajak.

e. Ekstensikasi dan Intensifikasi Pajak Daerah

Permasalahan yang masih banyak ditemui di daerah khususnya dalam hal Pengelolaan Pajak, dimana terdapat cukup besar potensi pajak yang dapat dipungut, namun dalam

pengelolaannya belum mampu dilakukan secara maksimal, olehnya itu menurut pandangan dari Bastari (2023) bahwa semestinya pemerintah daerah harus mampu melakukan langkah-langkah Ekstensifikasi dan Intensifikasi Pajak dan retribusi Daerah.

Adapun pemaknaan dari keduanya dapat diuraikan sebagai berikut :

1) Ekstensifikasi Pajak Daerah

Langkah Ekstensifikasi Pajak Daerah telah diatur dalam Perdirjen Pajak Nomor PER-35/PJ/2013 dan Surat Edaran Direktru Jendral Pajak Nomor SE-51/PJ/2013 yang kemudian dicabut dan digantikan dengan PER-01/PJ/2019 dan SE-14/PJ/2019, dimana dalam aturan ini diuraikan bahwa yang dimaksud dengan Ekstensifikasi adalah Penambahan Jumlah Wajib Pajak dan Objek Pajak yang sesuai peraturan perundang-undangan perpajakan.

Kegiatan ekstensifikasi ini khususnya dibidang retribusi tentunya menargetkan berbagai upaya seperti mencari dan mendata subjek pajak baru, menerbitkan nomor pokok wajib pajak daerah (NPWPD), melakukan kerja sama dengan pihak swasta dan perusahaan daerah dan memanfaatkan aset pemerintah daerah yang belum digunakan untuk menciptakan wilayah bisnis baru.

2) Intensifikasi Pajak Daerah

Langkah Intensifikasi yang dimaksud dalam hal ini adalah mengoptimalkan penerimaan pajak daerah dengan cara meningkatkan pungutan retribusi khususnya yang berasal dari retribusi parkir, sehingga diharapkan melalui langkah ini dapat meningkatkan target pencapaian dari Pajak Daerah dan Pendapatan Asli Daerah (PAD)

2. Parkir

a. Pengertian Parkir

Bertambahnya jumlah penduduk dan disertai dengan semakin meningkatnya kepemilikan kendaraan sehingga akan menimbulkan meningkatnya kebutuhan permintaan jalan untuk menampung kegiatan lalu lintas. Afandi (2022) juga mengemukakan bahwa peningkatan tersebut tentunya akan berimbas pula pada penyediaan tempat-tempat parkir di pinggir jalan pada lokasi jalan tertentu baik di badan jalan maupun dengan menggunakan sebagian dari perkerasan jalan mengakibatkan turunnya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu lintas, dan penggunaan jalan menjadi tidak efektif.

Parkir sesuai dengan pengertiannya sebagaimana dituangkan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Nomor : 272/HK.105/DRJD/1996 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas

Parkir, adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara.

Diilustrasikan bahwa ketika Lalu lintas berjalan menuju suatu tempat tujuan dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan membutuhkan suatu tempat pemberhentian. Tempat pemberhentian tersebut kemudian disebut sebagai ruang parkir. Agar sistem transportasi menjadi lebih efisien maka tempat-tempat yang dianggap dapat membangkitkan pergerakan perjalanan harus menyediakan fasilitas pelayanan yang memadai.

Penyediaan fasilitas parkir menurut Zulkifli (2023) juga dapat berfungsi sebagai salah satu alat pengendali lalu lintas. Sehingga dalam rangka memenuhi kebutuhan tersebut maka pada kawasan-kawasan tertentu dapat disediakan fasilitas parkir untuk umum yang diusahakan sebagai suatu kegiatan yang berdiri sendiri dengan memungut bayaran ataupun tidak dipungut bayaran.. Penyediaan fasilitas parkir ini dapat pula merupakan kegiatan ataupun bagian yang tidak terpisahkan dari bagian pelayanan dari sekelompok usaha atau organisasi.

b. Parkir Menurut Penempatannya

Parkir menurut penempatannya telah diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Nomor : 272/HK.105/DRJD/1996 Tentang

Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, dimana parkir menurut tempatnya dibagi menjadi :

1) Parkir di Jalan (*On Street Parking*)

Parkir di jalan umum dapat digolongkan jenis parkir yang penempatannya di sepanjang tepi badan jalan dengan ataupun tidak melebarkan badan jalan itu sendiri bagi fasilitas parkir. Parkir seperti ini menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan parkir dekat dengan tempat tujuan.

Septri Kurniawan, (2021) mengemukakan bahwa tempat parkir seperti ini dapat ditemui di kawasan pemukiman berkepadatan cukup tinggi serta pada kawasan pusat perdagangan dan perkantoran umumnya tidak siap untuk menampung pertambahan jumlah kendaraan yang parkir.

2) Parkir di Luar Jalan (*Off Street Parking*)

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

Pelataran parkir di daerah pusat kota sebenarnya merupakan suatu bentuk yang tidak ekonomis. Karena jarang terdapat pelataran parkir yang dibangun oleh

gedung-gedung yang berkepentingan, dimana masalah keuntungan ekonomi dari parkir bukan lagi merupakan suatu hal yang penting.

b) Gedung Parkir Bertingkat

Saat ini bentuk yang sering dipakai adalah gedung parkir bertingkat, terdapat dua hal yang dapat diperoleh yakni sebagai parkir alternatif dan adanya biaya parkir yang akan diterima dari pemakai kendaraan.

Adapun besaran biayanya tergantung pada pihak pengelola parkir, ataukah diserahkan kepada pemerintah setempat menerapkan biaya nominal

c. Parkir Menurut Statusnya

Mencermati kondisi yang banyak terjadi saat ini jika dihubungkan dengan masalah perparkiran, maka dari sisi kebijakan publik oleh Yuliarso (2024) menggolongkan status dari area parkir kedalam beberapa jenis yaitu :

1) Parkir Umum

Parkir umum adalah perparkiran yang menggunakan tanah, jalan, dan lapangan yang pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah daerah.

Tempat parkir umum ini menggunakan sebagian badan jalan umum yang dikuasai atau milik pemerintah, dimana

salah satu dari bagian dari tempat parkir ini adalah Tepi Jalan Umum.

2) Parkir Khusus

Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan tanah-tanah atau lahan yang tidak dikuasai pemerintah daerah yang pengelolanya diselenggarakan oleh pihak lain baik berupa badan usaha maupun perorangan.

Jenis parkir khusus meliputi gedung parkir, peralatan parkir, tempat parkir gratis,.

3) Parkir Darurat/Insidentil

Parkir darurat/insidentil adalah perparkiran di tempat-tempat umum baik yang menggunakan lahan tanah, jalan-jalan, lapangan-lapangan milik Pemerintah Daerah maupun swasta karena kegiatan darurat

4) Taman Parkir

Taman parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaraannya oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapat ijin dari Pemerintah Daerah

d. Pengendalian Parkir

Pengendalian parkir merupakan suatu tindakan yang harus dilakukan oleh pihak pemerintah atau instansi berwenang, karena tanpa adanya pengendalian terhadap

parkir menurut Indah (2023) maka dapat mengakibatkan ketidak teraturan dalam tata letak kota/daerah. Pengendalian parkir bertujuan agar mengurangi tingkat kemacetan di sebuah daerah dan membuat masyarakat teratur dalam meletakkan atau meninggalkan kendaraannya.

Ilham (2023) juga mengemukakan bahwa pengendalian terhadap setiap lokasi parkir tentunya akan sangat berhubungan erat dengan pengawas ataupun penjaga tempat parkir. pengendalian parkir di jalan maupun di luar jalan merupakan hal penting untuk mengatur lalu lintas agar kemacetan, polusi, dan kebisingan dapat ditekan, dan juga akan meningkatkan standar lingkungan dan kualitas pergerakan pejalan kaki.

Olehnya itu karakteristik parkir perlu diketahui untuk merencanakan lahan parkir, adapun karakteristik parkir menurut menurut Yuliarso (2024) dapat digolongkan dalam beberapa model yakni :

- 1) Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan yang parkir di tempat sesuai dengan jenis dan maksud perjalanannya.
- 2) Durasi parkir merupakan waktu dari sebuah kendaraan yang parkir lama atau tidaknya.
- 3) Volume parkir merupakan keadaan tempat parkir yang dapat menampung jumlah kendaraan.

- 4) Pergantian parkir adalah periode tertentu untuk kendaraan berparkir.
- 5) Indeks parkir Indeks parkir adalah pengguna ruang perparkiran.
- 6) Kapasitas parkir merupakan banyaknya kendaraan yang dapat ditampung di suatu lahan parkir

e. Pajak dan Retribusi Parkir

Memahami tentang Pajak dan Retribusi Parkir menurut Puspita (2023) adalah dua hal yang berbeda dapat dijadikan satu dalam pengelolaannya. Penjelasan secara umum tentang kedua hal tersebut dapat diuraikan sebagai berikut :

1) Pajak Parkir

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2004 tentang Pajak Parkir menjelaskan bahwa “Pajak atas penyelenggaraan Parkir yang sepenuhnya diadakan dan dikuasai oleh orang pribadi dan atau badan hukum, Sementara Puspita, (2023) menyatakan bahwa Pajak Parkir adalah Pajak yang dikenakan terhadap penyelenggaraan tempat Parkir diluar badan jalan oleh orang pribadi atau badan, baik yang disediakan berkaitan dengan pokok usaha, maupun disediakan sebagai suatu usaha, termasuk penyediaan tempat penitipan dan garasi kendaraan bermotor, yang memungut bayaran.

2) Retribusi Parkir

Sementara untuk makna dari Retribusi Parkir menurut Yuliarso (2024) adalah Pungutan daerah sebagai pembayaran atas pemberian layanan tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberi oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan, Sehingga setiap penyelenggaraan tempat Parkir di luar badan jalan dan penyediaan tempat penitipan kendaraan bermotor akan dikenakan Retribusi

Pajak dan Retribusi ini pada dasarnya dapat berdiri sendiri dalam pengelolaannya atau dilakukan secara bersama-sama, sehingga jika dalam suatu tempat diberlakukan Pajak dan Retribusi Parkir maka dapat diartikan sebagai sebuah aktivitas menarik dan memungut retribusi parkir sesuai dengan yang digariskan dalam rangka untuk memperoleh pemasukan balas jasa dari sarana atau fasilitas yang telah disediakan oleh pemerintah daerah

f. Subjek dan Objek Pajak serta Retribusi Parkir

Terhadap subjek atau objek dari Pajak dan Retribusi Parkir menurut Puspita, (2023) dapat diuraikan sebagai berikut :

- 1) Subjek Retribusi Parkir umumnya adalah pemakaian jasa atau masyarakat yang memarkir kendaraan dipinggir jalan

umum atau tempat-tempat khusus misalnya pusat pertokoan dan pusat pembelanjaan.

- 2) Objek dari Retribusi Parkir adalah pelayanan penyediaan Parkir ditepi jalan umum. Selanjutnya untuk menjamin kelancaran jalannya pelaksanaan pemungutan Retribusi Parkir di tepi jalan umum dalam memenuhi anggaran daerah, maka yang ditunjuk instansi yang membantu pemerintah dalam pengelolaan parkir.

3. Optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir

a. Pengertian Optimalisasi

Optimalisasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI-2022-Online) memiliki makna yang terbaik, yang mana dari makna tersebut oleh beberapa ahli bahasa menjelaskan bahwa optimalisasi adalah suatu proses untuk mencapai hasil dan keuntungan yang ideal atau lebih baik (Nilai efektif yang dapat dicapai) tanpa harus mengurangi mutu dan kualitas dari suatu pekerjaan.

Mempedomani makna yang diuraikan pada Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Nurmayana (2022) dalam kajiannya memaknai optimalisasi sebagai sebuah upaya untuk meningkatkan suatu kegiatan atau pekerjaan dalam rangka memperkecil kerugian atau memaksimalkan keuntungan agar tercapai tujuan sebaik-baiknya dalam batas-batas tertentu.

Ma'ruf (2023) mengemukakan bahwa optimalisasi adalah suatu cara untuk membuat sesuatu menjadi sempurna dengan pencapaian hasil secara efektif dan efisien, tujuan akhir dari optimalisasi adalah untuk meminimalkan upaya yang dilakukan guna memperoleh hasil maksimal.

Sedangkan Alek (2024) memandang bahwa makna optimalisasi tidak dapat diukur dari persoalan maksimal dan minimal, namun lebih kepada suatu upaya untuk mencari solusi, sebab yang terbaik tidak selalu dapat diukur dengan melihat keuntungan paling tinggi yang bisa dicapai jika tujuan optimal adalah memaksimalkan keuntungan, demikian pula jika dilihat dari sudut pandang penggunaan biaya bahwa optimalisasi tidak selalu berorientasi pada pemanfaatan biaya yang paling kecil apabila tujuannya adalah meminimumkan beban atau biaya yang harus dikeluarkan, olehnya itu makna dari optimalisasi pada dasarnya lebih diorientasikan pada pencapaian tujuan secara efektif dan efisien.

Adapun Anna (2024) menguraikan bahwa makna optimalisasi adalah mencari alternatif yang paling efektif atau dengan kata lain bahwa optimalisasi adalah pencapaian terhadap suatu kinerja dengan memaksimalkan faktor yang diinginkan dan meminimalkan yang tidak diinginkan, dengan demikian untuk mencapai sebuah optimalisasi maka ukuran

maksimum dan minimum tidak didasarkan pada persoalan biaya atau beban, namun bagaimana berlaku bijak terhadap faktor-faktor tersebut.

b. Pengertian Pengelolaan

Diksi Metris (2024) menguraikan bahwa pengelolaan merupakan istilah yang dipakai dalam ilmu manajemen. Dimana secara etomologi istilah pengelolaan berasal dari kata kelola (*To Manage*) dan biasanya merujuk pada proses mengurus atau menangani sesuatu untuk mencapai tujuan tertentu. Sehingga dapat dimaknai bahwa pengelolaan yaitu merubah nilai-nilai menjadi lebih tinggi, dengan demikian pengelolaan juga mengandung makna sebagai pembaharuan, yaitu melakukan usaha-usaha untuk membuat sesuatu lebih sesuai dengan kebutuhan menjadi lebih baik dan bermanfaat dalam mencapai tujuan yang diharapkan

Sementara menurut Rani (2024) bahwa pengelolaan atau yang sering disebut manajemen pada umumnya sering dikaitkan dengan aktivitas-aktivitas dalam organisasi berupa perencanaan, pengorganisasian, pengendalian, pengarahan, dan pengawasan. Sedangkan Pengelolaan yaitu bukan hanya melaksanakan suatu kegiatan, yang meliputi fungsi-fungsi manajemen, seperti perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien

Pandangan lain tentang pengelolaan juga diuraikan oleh Saidin (2024) yang memaknainya sebagai kemampuan mengurus organisasi untuk mencapai tujuan yang ditetapkan semula dengan melihat fungsi-fungsi manajemen itu sendiri, terdiri dari perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengawasan, pengkoordinasian, pelaporan, pembiayaan, pengaturan, dan pengarahan,.

c. Retribusi Daerah

Retribusi daerah menurut Peraturan Pemerintah Nomor 53 Tahun 2023 adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Jasa adalah kegiatan pemerintah daerah berupa usaha dan pelayanan yang menyebabkan barang, fasilitas, atau kemanfaatan lainnya, dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan, dengan demikian bila seseorang ingin menikmati jasa yang disediakan oleh pemerintah daerah, ia harus membayar retribusi yang ditetapkan sesuai ketentuan yang berlaku.

Retribusi menurut Yuliarso (2024) adalah pembayaran yang dilakukan oleh mereka yang menikmati jasa negara secara langsung. retribusi Daerah merupakan salah satu jenis penerimaan daerah yang dipungut sebagai pembayaran atau

imbalan langsung atas pelayanan diberikan oleh Pemerintah Daerah kepada masyarakat. retribusi daerah adalah pungutan yang dikenakan secara langsung kepada pengguna jasa yang menerima manfaat langsung.

d. Optimalisasi Pajak dan Retribusi Daerah (PDRD)

Optimalisasi Pajak Daerah dan juga Retribusi Daerah atau sering diistilahkan dengan PDRD menurut Alek (2024) dilakukan dalam upaya untuk mempersempit tax gap, dimana makna dari tax gap itu sendiri adalah selisih antara potensi PDRD dengan penerimaan. Sementara Fitry (2024) juga menguraikan bahwa Optimalisasi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (PDRD) aktualnya sangat dipengaruhi oleh 2 (Dua) faktor utama yaitu struktur kebijakan dan tingkat kepatuhan perpajakan.

Menambahkan pandangan tersebut oleh Satriya (2024) juga menjelaskan bahwa optimalisasi melalui perbaikan struktur kebijakan dapat dilakukan melalui beberapa langkah dan disesuaikan dengan kepentingan dan kebutuhan sebuah daerah seperti penyesuaian tarif, dasar pengenaan pajak, pengecualian serta pemberian insentif, sedangkan untuk tingkat kepatuhan dilakukan dengan melakukan penguatan administrasi perpajakan dengan metode sosialisasi kepada pengguna, pelaksana dan juga pengelola.

Pelaksanaan optimalisasi terhadap Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (PDRD) khususnya untuk retribusi parkir oleh Anna (2024) ditegaskan bahwa untuk pelaksanaan langkah optimalisasi khususnya dalam pengelolaan parkir, maka langkah awal yang perlu dirumuskan oleh setiap pemerintah daerah adalah mempetakan terlebih dahulu berbagai kendala dan hambatan dilapangan.

Maulana (2024) dalam kajiannya menguraikan bahwa kendala yang masih sangat seing atau banyak ditemukan dalam pengelolaan peningkatan pendapatan melalui retribusi parkir di hampir semua daerah diantaranya masih adanya kawasan parkir yang strategis tetapi tidak terdaftar didalam struktur penerimaan retribusi daerah, dan kemudian hal ini diperparah oleh adanya pihak-pihak atau oknum yang kurang bertanggungjawab menggunakan kesempatan tersebut untuk meraup keuntungan padahal pihak/oknum tersebut belum terdaftar sebagai juru parkir pada Dinas Perhubungan

4. Pendapatan Asli Daerah (PAD)

a. Pengertian Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Penguatan terhadap kemampuan daerah dalam mengatur dan mengurus rumah tangganya menurut Basri (2021) dapat dilihat dari *self supporting* yang dimiliki oleh daerah dalam bidang keuangan dan salah satu bentuk dari *self supporting* tersebut

yakni melalui Pendapatan Asli Daerah (PAD), dimana pendapatan tersebut merupakan bagian dari dukungan terhadap pelaksanaan fungsi pelayanan yang menjadi tanggung jawab pemerintah di daerah, sehingga dalam pengelolaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) harus mampu dilakukan secara efektif dan efisien.

Pendapatan Asli Daerah (PAD) menurut Prayoga (2021) adalah penerimaan yang diperoleh daerah dari sumber-sumber dalam wilayahnya sendiri yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Suhendra (2021) mengemukakan bahwa Penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan akumulasi dari Pos Penerimaan Pajak yang berasal dari pajak hotel, pajak restoran, pajak hiburan, pajak reklame, pajak penerangan jalan, pajak dan retribusi parkir, pajak air tanah, pajak mineral bukan logam dan bebatuan, bea perolehan hak atas tanah dan bangunan.

Berdasar pada pandangan-pandangan tersebut Rochmat (2022) menguraikan bahwa sektor pendapatan daerah memegang peranan yang sangat penting, karena melalui sektor ini dapat dilihat sejauh mana suatu daerah dapat membiayai kegiatan pemerintah dan pembangunan daerah. Olehnya itu menurut Puspita (2023) diperlukan selalu adanya Identifikasi sumber Pendapatan Asli Daerah dalam bentuk penelitian yakni menentukan dan menetapkan mana sesungguhnya yang menjadi

sumber Pendapatan Asli Daerah dengan cara meneliti dan mengusahakan serta mengelola sumber pendapatan tersebut dengan benar sehingga nantinya dapat memberikan hasil yang maksimal dan optimal.

Adapun Pendapatan Asli Daerah (PAD) menurut Ma'ruf (2023) adalah semua penerimaan daerah yang bersumber dari ekonomi asli daerah itu sendiri dan penerimaan yang bersumber dari sektor pajak daerah, retribusi daerah, hasil perusahaan milik daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain pendapatan asli daerah yang sah. Sehingga dari penjelasan tersebut dapat dikatakan bahwa Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah pendapatan yang diperoleh dari potensi daerah baik dari sektor pajak, retribusi atau hasil daerah yang sah yang digunakan untuk pendanaan dan pembangunan daerah.

b. Komposisi Pendapatan Asli Daerah

Komposisi Pendapatan Asli Daerah sesuai dengan bunyi Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menyatakan bahwa Pendapatan Asli Daerah (PAD) diperoleh dari pajak daerah, hasil retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dan lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang sah. Di antara keempat sumber tersebut pajak daerah dan retribusi daerah merupakan sumber andalan PAD.

Sementara pengertian Pajak Daerah sesuai bunyi dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 adalah iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang yang dapat membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan pembangunan daerah. Menguraikan secara teknis tentang Pajak Daerah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 53 Tahun 2023 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah yang menyatakan bahwa pajak daerah antara lain berasal dari Pajak dan Retribusi.

Jenis Pajak Kabupaten/Kota tidak bersifat limitatif, artinya Kabupaten/ Kota diberi peluang untuk menggali potensi sumber-sumber keuangannya selain yang ditetapkan secara eksplisit dalam Peraturan Pemerintah Nomor 53 Tahun 2023, yang ditetapkan sendiri sesuai kewenangan daerah dimana aturan tersebut harus bersifat spesifik dengan memperhatikan kriteria yang berlaku.

c. Sumber-Sumber Pendapatan Asli Daerah

Peraturan Pemerintah Nomor 53 Tahun 2023 menjelaskan secara rinci bahwa sumber-sumber Pendapatan Asli Daerah dapat berasal dari :

1) Retribusi Daerah

Perbedaan mendasar antara pajak dan retribusi adalah letak pada timbal balik langsung. Pada pajak tidak ada timbal balik langsung kepada para pembayar pajak, sedangkan untuk

retribusi ada timbal balik langsung dari penerimaan retribusi kepada penerimaan retribusi. Retribusi daerah dibagi tiga golongan yaitu:

- a) Retribusi Jasa Umum, yang merupakan pungutan yang dikenakan oleh daerah kepada masyarakat atas pelayanan yang diberikan, diantaranya adalah pajak hotel, pajak restoran, retribusi objek wisata.
- b) Retribusi Jasa Usaha, yang merupakan pungutan yang dikenakan oleh daerah berkaitan dengan penyediaan layanan yang belum memadai disediakan oleh swasta atau penyewaan aset/kekayaan daerah yang belum dimanfaatkan.
- c) Retribusi Perizinan Tertentu, adalah kegiatan tertentu pemerintah daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksudkan untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan atas kegiatan pemanfaatan ruang, penggunaan sumber daya alam, barang, sarana, prasarana, atau fasilitas tertentu guna melindungi kepentingan umum, dan menjaga kelestarian lingkungan Perizinan tersebut termasuk kewenangan yang diserahkan kepada daerah dalam rangka asas desentralisasi (Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022).

2) Hasil pengelolaan Kekayaan Daerah Yang Dipisahkan

Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan adalah bagian keuntungan atau laba bersih dari perusahaan daerah atau badan lain yang merupakan BUMD sedang perusahaan daerah adalah perusahaan yang modalnya sebagian atau seluruhnya merupakan kekayaan daerah yang dipisahkan.

3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 mengklasifikasikan jenis hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dirinci menurut objek pendapatan yang mencakup bagian laba atas penyertaan modal pada perusahaan milik daerah/BUMD, bagian laba atas penyertaan modal pada perusahaan milik swasta maupun kelompok masyarakat.

4) Lain-Lain Pendapatan Asli Daerah yang Sah

Jenis lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang Sah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 adalah nomenklatur yang disiapkan untuk menampung penerimaan daerah yang tidak termasuk dalam jenis Pajak Daerah, Retribusi Daerah, dan Pendapatan lain-lain yang Sah antara lain:

Adapun jenis dari Lain-Lain Pendapatan Asli Daerah yang Sah

- a) Hasil penjualan aset daerah yang tidak dipisahkan
- b) Penerimaan jasa giro
- c) Pendapatan dari pengembalian
- d) Fasilitas sosial dan fasilitas umum
- e) Pendapatan dari asuransi kesehatan pegawai

Hasil Pendapatan asli daerah yang sah merupakan hasil pendapatan yang diperoleh berdasarkan penerimaan yang diperoleh melalui hasil penjualan kekayaan daerah yang tidak dipisahkan secara tunai atau angsuran/cicilan, jasa giro, pendapatan dari pengembalian, fasilitas sosial dan fasilitas umum dan dari asuransi kesehatan pegawai.

d. Optimalisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Desyadi (2023) mengemukakan bahwa makna optimalisasi pendapatan asli daerah (PAD) merupakan upaya peningkatan kinerja penyelenggaraan pemerintah daerah yang tercantum dalam visi dan misi kemudian diimplementasikan melalui program dan kegiatan sesuai yang tertuang dalam dokumen perencanaan daerah seperti RPJPD, RPJMD dan RKPD. Sementara menurut Ma'ruf (2023) bahwa optimalisasi pendapatan asli daerah adalah upaya untuk meningkatkan pendapatan daerah melalui berbagai program dan kegiatan. Optimalisasi PAD dilakukan untuk meningkatkan kinerja pemerintah daerah dan mencapai tujuan pembangunan daerah.

Adapun langkah-langkah yang dapat dilakukan dalam mengoptimalkan pendapatan asli daerah menurut Alek (2024) antara lain :

- 1) Meningkatkan kepatuhan wajib pajak terhadap peraturan yang berlaku

- 2) Meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) dalam hal ini Pegawai yang menangani pengelolaan PAD.
- 3) Meningkatkan kesadaran masyarakat untuk membayar pajak
- 4) Melakukan pendataan dan penagihan pajak secara door to door
- 5) Menggunakan aplikasi online untuk pengelolaan pajak dan retribusi
- 6) Memanfaatkan teknologi informasi untuk menyederhanakan rantai birokrasi
- 7) Menjalin kerja sama dengan lembaga lain untuk pemanfaatan data dan informasi

C. Penelitian Terdahulu

Penelitian yang dianggap memiliki relevansi terhadap kajian tentang Optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Dalam Mendukung Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Parepare yakni :

Anna Aulia Nurul Sabrina, Bambang Irawan, (2024) dengan judul penelitian : *Strategi Optimalisasi Pendapatan Pajak Daerah Untuk Meningkatkan Kemandirian Keuangan (Analisis Di Kota Pekanbaru).*, Hasil dari penelitian ini memberikan gambaran bahwa : *Dalam mengoptimalkan pengelolaan retribusi parkir di tepi jalan umum maka Dinas Perhubungan telah merancang strategi terpadu, melalui beberapa tahapan antara lain :*

1) *Tahap Perencanaan*

Aktif dalam mencari tempat parkir yang ideal, memanfaatkan lahan kosong dari masyarakat dan mengubah status juru parkir liar menjadi juru parkir binaan. Langkah konkretnya seperti pemberian rompi dan kartu karcis retribusi, reward bagi pembayar retribusi, serta evaluasi panduan tarif menjadi bagian dari perencanaan ini.

2) *Tahap Pengorganisasian*

Mencakup manajemen setoran dari juru parkir binaan, pemberdayaan warga sekitar sebagai juru parkir dan kerjasama dengan seksi pengendalian operasional.

3) *Tahap pelaksanaan,*

Diakui bahwa target retribusi tidak dapat seragam untuk setiap lahan dan juru parkir binaan tidak diberikan gaji tetap, melainkan mengikuti sistem bagi hasil.

4) *Tahap Pengawasan*

Dilakukan melalui koordinator khusus untuk memastikan kepatuhan prosedur, dengan rutin melakukan monitoring dan evaluasi atas kinerja juru parkir binaan.

Annisa Putri, Anzu Elvia Zahara, Ogi Saputra, (2024) dengan judul penelitian: *Optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir Pada Pendapatan Asli Daerah Kota Jambi*. Hasil dari penelitian ini memberikan gambaran bahwa :

1. *Diketahui bahwa Retribusi Parkir yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan belum berjalan optimal, penyebabnya adalah*

- a. *Masih di temukan beberapa petugas parkir yang melanggar peraturan dengan menaikkan tarif Retribusi Parkir*
- b. *Petugas parkir tidak memberikan karcis sehingga membuat pengunjung menolak untuk membayar uang paker dan menimbulkan ketidaknyamanan pengguna.*

- c. *Kurangnya partisipasi Masyarakat dalam memahami dan mematuhi Peraturan Daerah mengenai perparkiran*
 - d. *Maraknya premanisme yang tersebar di beberapa titik lokasi parkir*
2. *Upaya yang akan dilakukan oleh Dinas Perhubungan untuk mengoptimalkan retribusi parkir agar dapat memberikan dukungan terhadap Pendapatan Asli Daerah secara optimal antara lain sebagai berikut :*
- a. *Dinas Perhubungan berencana untuk mengoptimalkan retribusi parkir dengan menggunakan barcode atau QRIS (Quick Response Code Indonesian Standard).*
 - b. *Penggunaan QRIS ini diharapkan dapat memudahkan pengunjung dan dinas perhubungan memantau di setiap area parkir yang dilengkapi dengan kode yang dapat dipindai menggunakan ponsel pintar.*
 - c. *Langkah ini diharapkan dapat meningkatkan transparansi dan kepercayaan masyarakat terhadap sistem parker.*
 - d. *Dengan sistem yang lebih terintegrasi dan mudah dipantau, diharapkan hasil pendapatan daerah (PAD) dari retribusi parkir dapat meningkat secara signifikan;*

Riza Phahlevi Marwanto, Rizal Aprianto, Siti Shofiah, (2024)

dengan judul penelitian : *Optimalisasi Kinerja Juru Parkir Berorientasi Keselamatan Di Kabupaten Banjarnegara..* Hasil dari penelitian ini memberikan gambaran bahwa :

Meskipun potensi parkir penting untuk meningkatkan PAD, namun kontribusinya saat ini kurang optimal. Olehnya itu, pemerintah berupaya memperbaiki perparkiran melalui beberapa langkah antara lain :

1. *Perbaiki sistem Penatakelolaan melalui Penerbitan Peraturan Daerah, dengan tujuan meningkatkan pelayanan publik dan peran perpajakan terhadap Pendapatan Asli Daerah*
2. *Meluncurkan inovasi transaksi non tunai atau parkir elektronik bekerjasama dengan pihak Bank Pembangunan Daerah.*
3. *Memberikan layanan parkir yang lebih baik dan adil,*
4. *Meningkatkan pendapatan dan mengurangi pencurian*

Selvy D.P.A.M, I Syafriyani, Andiriyanto, (2024) dengan judul penelitian yakni : *Optimalisasi Pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (Studi Pada Dinas Perumahan Rakyat Kawasan Permukiman Dan Perhubungan Kabupaten Sumenep)*. Hasil dari penelitian ini memberikan gambaran bahwa :

Langkah-langkah optimalisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam rangka meningkatkan peran dari retribusi parkir terhadap pendapatan asli daerah antara lain :

1. *Memperluas basis penerimaan dengan terus melakukan survey lokasi baru yang potensial untuk dijadikan lokasi retribusi parkir.*
2. *Memperkuat proses pemungutan dengan menyesuaikan tarif retribusi*
3. *Meningkatkan kinerja SDM yang bertugas melakukan pemungutan retribusi parkir*
4. *Meningkatkan pengawasan bersama dengan Samsat serta melalui petugas Satpol PP*
5. *Meningkatkan efisiensi dan menekan biaya pemungutan dengan melakukan penyesuaian dan penyederhanaan penarikan tarif*

retribusi lewat pembayaran yang berbeda dan efisien baik jasa parker non berlangganan dan berlangganan 1 tahun sekali

6. *Meningkatkan kapasitas penerimaan dengan melakukan perencanaan pengelolaan lokasi parkir khusus dan penitipan serta melakukan pengawasan dan pendataan ulang terhadap juru parkir tidak resmi yang membuka lahan parkir*

D. Kerangka Pikir

Berdasar pada Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Penerapan Peraturan Daerah Tentang Pengenaan Tarif Parkir Tepi Jalan, maka kerangka pikir yang dibangun dalam adalah :

Gambar 2.1
Kerangka Pikir



Penjelasan

Langkah Optimalisasi terhadap Pengelolaan Retribusi Parkir yang menjadi bahan kajian dalam penelitian sesuai kerangka pikir yang disusun dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Kebijakan awal dari pelaksanaan Optimalisasi untuk Peningkatan Peran Retribusi Parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah, tentunya harus dimulai dari Pemerintah Daerah Kota Parepare, dengan melakukan

peninjauan ulang terhadap tarif parkir sesuai rekomendasi yang dikeluarkan oleh Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) Tahun 2022.

2. Mendukung terlaksananya Optimalisasi dari Peran Retribusi Parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah maka kebijakan tentang tarif parkir harus dituangkan dalam Regulasi tentang Parkir
3. Penetapan Target Pencapaian yang harus dipenuhi oleh Instansi yang menangani perparkiran dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Parepare harus dilakukan secara Proporsional yakni disesuaikan dengan analisis tingkat daya serap yang selama ini diperoleh.
4. Dinas Perhubungan sebagai Instansi Teknis yang mengelola Bidang Perpustakaan tentunya juga harus melakukan langkah teknis dalam rangka mengoptimalkan penerimaan dibidang parkir antara lain :
 - a. Melakukan Pemetaan Kembali terhadap beberapa area parkir yang belum masuk dalam struktur penerimaan Parkir Dinas Perhubungan.
 - b. Melakukan Penataan Manajemen Perpustakaan khususnya dalam penggunaan Karcis Parkir.
 - c. Melakukan Penataan Juru Parkir, yakni melalui regulasi tentang Penetapan Juru Parkir untuk setiap lokasi
 - d. Melakukan Penguatan Pemungutan dengan memberikan target sesuai tingkat kepadatan Lokasi Parkir
 - e. Menginisiasi penggunaan Media Aplikasi atau Metode Pembayaran berbasis IT, sebagai bagian dari Penguatan Pendapatan
 - f. Peningkatan Capaian Target PAD.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan dengan metode kualitatif, dimana menurut Afdhal (2024) bahwa penelitian kualitatif merupakan penelitian yang mengeksplorasi dan memahami makna di sejumlah individu atau sekelompok orang yang berasal dari masalah sosial. Pendekatan metode kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini dengan menetapkan satu objek sasaran melalui studi kasus yakni mengeksplorasi suatu kasus secara mendalam, mengumpulkan informasi secara lengkap dengan menggunakan berbagai prosedur pengumpulan data berdasarkan waktu yang telah ditentukan. Kasus yang dimaksud dalam sebuah penelitian dapat berupa suatu peristiwa, aktivitas, proses, dan program.

Berdasar pada penjelasan tersebut maka sesuai dengan rumusan masalah yang akan dikaji pada penelitian ini maka akan difokuskan mengkaji, mencermati dan menganalisis tentang :
Optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir Tepi Jalan dalam Mendukung Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Parepare

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada Kantor UPTD Parkir Dinas
Perhubungan Kota Parepare

2. Waktu Penelitian

Waktu yang digunakan dalam penelitian ini mulai dari tahap Observasi Awal, Wawancara dengan Informan. Pengambilan Data/Dokumen dan Pengolahan Data dilakukan selama 3 (Tiga) bulan mulai Desember 2024-Februari 2025

C. Informan

Informan yang di maksud dalam penelitian ini sesuai dengan pandangan Rusdin (2024) adalah Nara Sumber atau mereka yang memiliki kompetensi atau kemampuan dalam memberikan informasi. Sehingga dalam sebuah penelitian kualitatif posisi peneliti dan informan dapat dikatakan sebagai nara sumber, yang fungsinya tidak hanya sekedar mampu memberikan tanggapan sesuai dengan informasi yang dibutuhkan, namun juga mampu mengarahkan pada hal-hal yang dianggap berkaitan dengan kebutuhan sebuah penelitian.

Merujuk pada kriteria tersebut maka dalam hal pencermatan terhadap Implementasi Kebijakan Daerah Tentang Pengelolaan Parkir di Kota Parepare maka informan yang akan digunakan yakni :

1. Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Parepare
2. Kepala UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare
3. Pengelola Parkir (Juru Parkir) sebanyak 5 Lokasi

D. Definisi Operasional Variabel

Defenisi Operasional Variabel menurut Sugiyono (2022) adalah penentuan konstrak atau sifat yang akan dipelajari sehingga menjadi

variabel yang dapat diukur, berdasarkan maksud dari pengertian definisi operasional variabel tersebut maka variabel yang akan dianalisis secara mendalam yakni :

1. Pajak Daerah

Pajak Daerah adalah kontribusi wajib kepada daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan undang-undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

2. Parkir

Parkir adalah suatu keadaan dimana sebuah kendaraan diam karena ditinggalkan oleh pengemudinya dengan jangka waktu tertentu sesuai dengan keadaan dan kebutuhannya yang memerlukan areal pemberhentian. Secara hukum dilarang untuk parkir di tengah jalan raya; namun diperbolehkan parkir di sisi jalan umum

3. Parkir Umum

Parkir umum adalah perparkiran yang menggunakan tanah, jalan, dan lapangan yang diselenggarakan oleh pemerintah atau pihak lain berupa perorangan maupun badan usaha.

4. Parkir Tepi Jalan

Parkir di tepi jalan umum adalah perbuatan/tindakan memarkir kendaraan bermotor di tepi jalan umum yang dibolehkan dan

ditentukan oleh Pemerintah Daerah sesuai dengan ketentuan Peraturan Undang-Undang tentang Jalan dan Undang-undang tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

5. Retribusi Parkir

Pungutan daerah sebagai pembayaran atas pemberian layanan tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberi oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan, Setiap penyelenggaraan tempat Parkir di luar badan jalan dan penyediaan tempat penitipan kendaraan bermotor akan dikenakan Retribusi

6. Optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir

Optimalisasi Pajak Daerah dan juga Retribusi Daerah atau sering diistilahkan dengan PDRD dilakukan dalam upaya untuk mempersempit tax gap, dimana makna dari tax gap itu sendiri adalah selisih antara potensi PDRD dengan penerimaan

7. Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Penerimaan yang diperoleh daerah dari sumber-sumber dalam wilayahnya sendiri yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku

E. Jenis dan Sumber Data

Jenis data dalam penelitian ini dibagi menjadi dua yakni:

1. Data Primer

Data primer dalam penelitian kualitatif adalah data langsung dari sumbernya dalam bentuk kata-kata dan tindakan, dimana sifat

dari data tersebut merupakan data yang belum diolah (Elia, 2023). Berdasar pada penjelasan tersebut maka jenis data primer pada penelitian ini diperoleh dari :.

a. Kehadiran Peneliti

Agar dapat memperoleh informasi yang memiliki keterkaitan dengan penelitian yang akan dikaji, maka peneliti melakukan kunjungan langsung kepada informan untuk menggali informasi dan memperoleh data yang dibutuhkan.

b. Narasumber (Informan)

Informan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah unsur-unsur yang dianggap mampu memberikan informasi sesuai dengan kebutuhan penelitian dalam hal ini Pengelola Parkir dan Petugas yang memahami tentang permasalahan yang terjadi terkait dengan pengelolaan parkir di Parepare

c. Fenomena/Peristiwa/Aktivitas

Pengelolaan Parkir di Kota Parepare saat ini banyak mendapat sorotan, selain penerapan terhadap kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah tidak berjalan sebagaimana mestinya, Dinas Perhubungan juga dinilai tidak mampu mencapai target terkait pendapatan dari retribusi parkir. Sehingga dapat dikatakan bahwa implementasi terhadap Kebijakan Pemerintah berkaitan dengan pengelolaan parkir belum mampi dilakukan secara maksimal

d. Tempat atau Lokasi

UPTD Dinas Perhubungan Kota Parepare dan beberapa Titik Lokasi Parkir sesuai Peraturan Walikota Nomor 18 Tahun 2018 Tentang Lokasi Parkir Tepi Jalan

2. Data Sekunder

Data Sekunder merupakan data yang sudah diolah terlebih dahulu dan baru didapatkan oleh peneliti dari sumber yang lain sebagai tambahan informasi (Elia, 2023). Sumber data yang digunakan sebagai informasi tambahan pada penelitian ini diperoleh dari :

a. Narasumber (Informan)

Informasi tambahan yang dikaitkan dengan nara sumber utama dalam proses penelitian ini yakni Petugas yang memahami model penerapan terhadap kebijakan pemerintah berkaitan dengan pengelolaan parkir tepi jalan, misalnya Pemilik Toko atau Pengguna Parkir

b. Dokumen

Keberadaan Dokumen pada dasarnya akan sangat mendukung dalam melakukan kajian secara mendalam terhadap permasalahan yang akan dianalisis. Dokumen yang dijadikan sebagai sumber data pendukung antara lain Laporan Realisasi Anggaran tentang penerimaan retribusi khususnya berkenaan dengan pengelolaan Parkir di Kota Parepare

F. Teknik Pengumpulan Data

Data adalah unit informasi yang direkam media yang dapat dibedakan dengan data lain, dapat dianalisis dan relevan dengan program tertentu. Teknik pengumpulan data adalah cara yang digunakan untuk mengumpulkan informasi atau fakta-fakta yang ada di lapangan. Proses pengumpulan data dalam sebuah penelitian bergantung pada jenis penelitian yang dipilih (Puji Yuniarti, 2023)

Pengumpulan data adalah prosedur yang sistematis dan standar untuk memperoleh data yang diperlukan, dengan menggunakan metode-metode sebagai berikut:

1. Metode Observasi (Pengamatan)

Metode observasi yaitu pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Observasi merupakan metode pengumpulan data yang menggunakan pengamatan terhadap obyek penelitian yang dapat dilaksanakan secara langsung maupun tidak langsung.

Observasi yang dimaksud dalam penelitian ini sangat dikaitkan dengan pelaksanaan wawancara terhadap informan atau Nara Sumber yang dianggap memahami hal-hal yang berkaitan dengan Optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir Tepi Jalan dan juga melakukan pencermatan terhadap kondisi pencapaian pendapatan yang diperoleh khususnya terkait dengan Target Pendapatan Asli Daerah

2. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Penelitian ini dilakukan melalui perpustakaan ataupun buku-buku ilmiah, artikel majalah dan koran dan tulisan-tulisan (jurnal) yang berhubungan dengan kajian teoritis serta pembahasan dari hasil penelitian yang dilakukan

3. *Browsing Internet*

Media Internet digunakan dalam rangka mendukung dan mendapatkan informasi-informasi berupa data sekunder yang memiliki hubungan dengan hal-hal yang ada dalam penelitian.

4. Metode Dokumentasi

Metode Dokumentasi adalah alat pengumpulan datanya disebut *form* pencatatan dokumen, dan sumber datanya berupa catatan atau dokumen yang tersedia antara lain Dokumen tentang Kondisi Penerimaan dan Juga Penetapan Lokasi-Lokasi untuk pengelolaan Parkir serta mekanisme optimalisasi untuk dapat meningkatkan pendapatan yang berasal dari retribusi parkir.

5. Metode Wawancara

Metode Wawancara yang dilakukan dalam penelitian lebih berorientasi pada model wawancara tidak terstruktur, dimana menurut pandangan dari Puji Yuniarti (2023) bahwa model wawancara tidak terstruktur dapat pula disebut dengan wawancara secara bebas di mana seorang peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang disusun sistematis dan

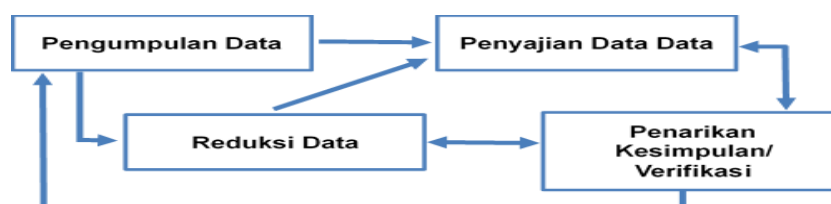
lengkap untuk pengumpulan datanya, melainkan pedoman yang disusun sifatnya hanya berupa garis besarnya saja dan memungkinkan untuk dikembangkan sesuai kebutuhan penelitian.

G. Teknik Analisis Data

Sifat analisis dalam penelitian kualitatif menurut Untung (2024) adalah penguraian secara sebenarnya terhadap fenomena yang terjadi (*deskriptif*) disertai penafsiran terhadap arti yang terkandung dibalik hal yang muncul dipermukaan (*interpretif*). Analisa data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan analisis deskriptif, dimana tujuan dari analisis ini adalah untuk menggambarkan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta serta hubungan antara fenomena yang diselidiki.

Analisa dilakukan setelah data-data yang dibutuhkan dalam penelitian ini terkumpul yang selanjutnya dilakukan analisis sesuai dengan metode yang dilakukan oleh Miles, M. B, Huberman, A. M, dan Saldana, J. (2018), menggambarkan bahwa sirkulasi analisis data yang dapat dilakukan dalam penelitian kualitatif dapat diuraikan sebagai berikut :

Gambar 3.1
Teknik Analisis Data
Miles, M.B, Huberman,A.M, dan Saldana,J (2018)



Sumber : Miles, M.B, Huberman,A.M, dan Saldana,J (2018)

Rangkaian Analisis yang ditampilkan pada Gambar 3.1 dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan salah satu tahapan sangat penting dalam penelitian. Teknik pengumpulan data yang benar akan menghasilkan data yang memiliki kredibilitas tinggi, dan sebaliknya. Oleh karena itu, tahap ini tidak boleh salah dan harus dilakukan dengan cermat sesuai prosedur dan ciri-ciri penelitian kualitatif. Sebab, kesalahan atau ketidaksempurnaan dalam metode pengumpulan data akan berakibat fatal, yakni berupa data yang tidak *credible*, sehingga hasil penelitiannya tidak bisa dipertanggungjawabkan.

2. Reduksi Data

Reduksi data adalah proses pemilihan, pemusatan perhatian, pengabstrakan, transformasi dan penyederhanaan data "kasar" yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Reduksi data juga merupakan bagian dari analisis data dengan suatu bentuk analisis yang menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang data yang tidak diperlukan, dan mengorganisasi data sehingga kesimpulan final dapat diambil dan diverifikasi. Data dalam bentuk kualitatif dapat disederhanakan dan ditransformasi dengan berbagai cara; seleksi, ringkasan, penggolongan, dan bahkan ke dalam angka-angka.

3. Penyajian Data

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah mendisplaykan data atau penyajian data yang merupakan sekumpulan informasi dari hasil observasi dilapangan kemudian dimasukkan ke dalam suatu matriks, uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, flowchart dan sejenisnya.

Penyajian reduksi data yang sering dilakukan dalam sebuah penelitian kualitatif adalah dengan teks bersifat naratif dan terkadang menginterpretasikan data tersebut dalam bentuk grafik, matrik, network (jaringan kerja) dan chart.

4. Penarikan Kesimpulan (Verifikasi)

Kegiatan ini dimaksudkan untuk mencari makna data yang dikumpulkan dengan mencari hubungan, persamaan, atau perbedaan. Penarikan kesimpulan dilakukan dengan jalan membandingkan kesesuaian pernyataan dari subjek penelitian dengan makna yang terkandung dengan konsep-konsep dasar dalam penelitian tersebut. Verifikasi dimaksudkan agar penilaian tentang kesesuaian data dengan maksud yang terkandung dalam konsep-konsep dasar dalam penelitian tersebut lebih tepat dan objektif.

BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Gambaran Singkat Dinas Perhubungan Parepare

1. Kedudukan

Berdasarkan Peraturan Walikota Kota Parepare Nomor 17 Tahun 2018 tentang Perubahan atas peraturan Walikota Nomor 65 Tahun 2016 tentang tugas pokok, fungsi dan tata kerja Dinas Perhubungan Kota Parepare bagian 1 Pasal 2 menyebutkan bahwa Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang lalu lintas, angkutan jalan

2. Tugas Pokok dan Fungsi

a. Tugas

Dinas Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan kegiatan di bidang lalu lintas dan pengendalian Operasional, melakukan kegiatan di bidang angkutan dan perparkiran, dan menyelenggarakan kegiatan ketatausahaan

b. Fungsi

Dalam rangka penyelenggaraan tugas, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi sebagai berikut :

- 1) Perumusan kebijakan teknis bidang perhubungan;
- 2) Pemberian dukungan atas penyelenggaraan pemerintah daerah bidang perhubungan ;

- 3) Pembinaan dan pelaksanaan tugas bidang perhubungan
- 4) Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsi.

B. Visi dan Misi Kota Parepare

1. Visi Kota Parepare

Rencana pembangunan dalam 5 tahun ke depan telah ditetapkan dalam Perda Nomor 1 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Parepare Tahun 2018-2023. Dalam dokumen tersebut ditetapkan Visi Kota Parepare yakni :

“Terwujudnya Kota Parepare Sebagai Kota Industri Tanpa Cerobong Asap yang Berwawasan Hak Dasar dan Pelayanan Dasar Menuju Kota Maju, Mandiri dan Berkarakter”

2. Misi Kota Parepare

- a. Mengembangkan infrastruktur daerah dalam mendukung industri jasa di bidang pelayanan kesehatan, pendidikan dan kepariwisataan
- b. Mengoptimalkan pemenuhan hak dasar dan peningkatan pelayanan dasar bagi masyarakat menuju pelayanan prima dan profesional serta berkeadilan
- c. Meningkatkan kemandirian dan daya saing daerah melalui pengembangan perekonomian serta kemampuan daerah dalam menghadirkan sumber-sumber ekonomi baru berdasarkan potensi yang dimiliki.

- d. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia yang terbarukan dan berkarakter.
- e. Menghadirkan tata kelola pemerintahan yang baik dan bersih dengan pendekatan informasi dan teknologi menuju Kota Cerdas (Smart City) guna menghadirkan reformasi birokrasi yang transparan dan akuntabel.
- f. Mengembangkan iklim keummatan untuk penguatan kearifan lokal sebagai bentuk nyata proses penyelenggaraan pemerintah dan pembangunan yang diharapkan masyarakat dalam arti luas turut hadir didalamnya

C. Isu Strategis

Beberapa isu strategis pembangunan dan pengembangan sektor perhubungan yang terangkat berdasarkan kondisi faktual di lapangan, inventarisasi permasalahan-permasalahan kunci, evaluasi capaian kinerja dalam jangka waktu 5 tahun terakhir dan memperhatikan RPJMD Kota Parepare 2018-2023, maka isu strategis pembangunan dan pengembangan sektor perhubungan untuk 5 tahun kedepan adalah

1. Peningkatan kualitas dan kuantitas SDM perhubungan sesuai kompetensi dan kebutuhan.
2. Ketersediaan dan kualitas infrastruktur transportasi yang kurang memadai dalam mendukung pengembangan wilayah.

Belum terwujudnya sistem pusat simpul transportasi (terminal) yang mengikuti rencana struktur ruang wilayah masih menjadi kendala dalam menata trayek angkutan yang menghubungkan antar wilayah.

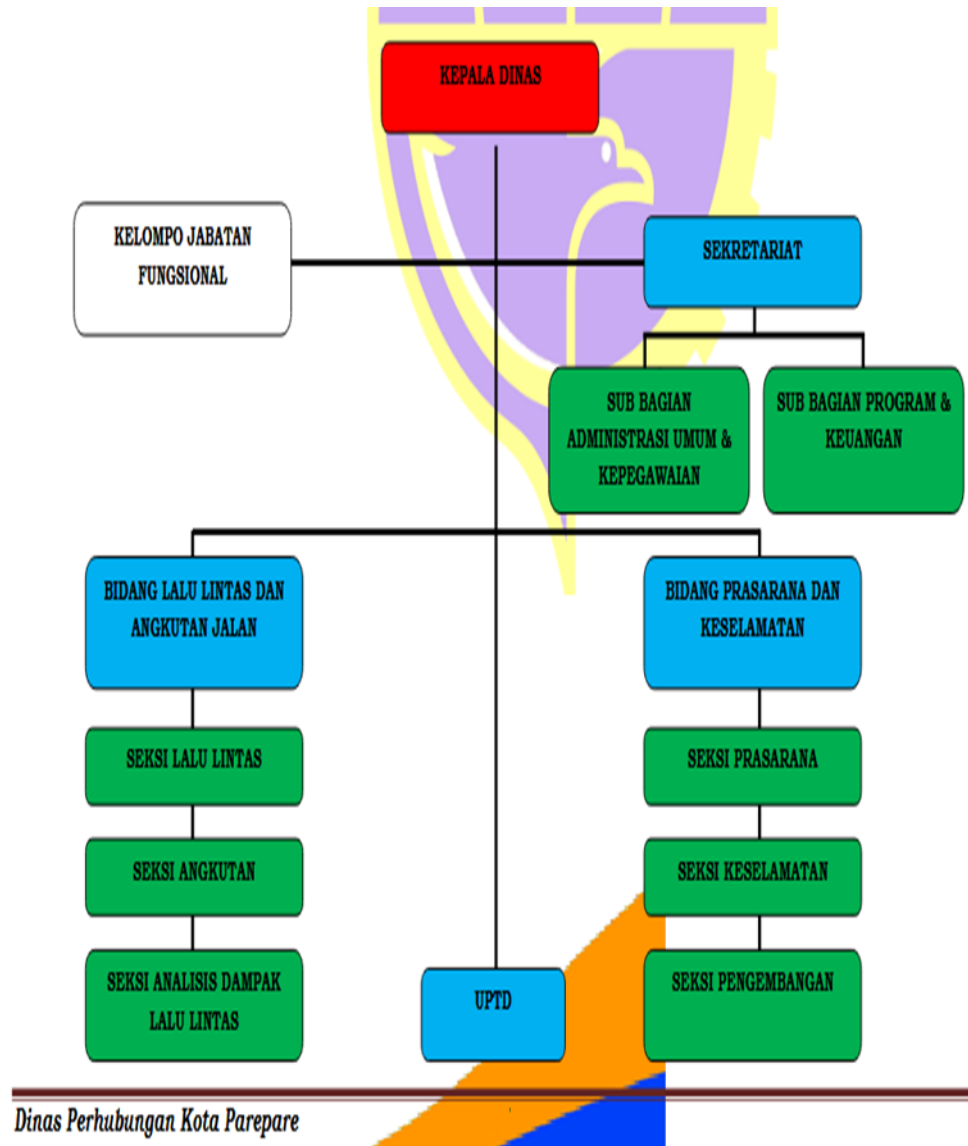
3. Peningkatan pengawasan, pengelolaan dan pelayanan keselamatan berlalu lintas di jalan raya.
4. Terbatasnya kebijakan teknis bidang transportasi khususnya yang berkaitan dengan rencana system jaringan lalu lintas dan angkutan jalan. Kemacetan lalu lintas di perkotaan menjadi isu strategis. Penanganan kemacetan lalu lintas perlu pendekatan kebijakan *multi facet* (level macro = tata ruang, level mezzo = transport demand, dan level micro = street level)
5. Pengembangan Infrastruktur Teknologi Informasi dan Pemanfaatan Teknologi untuk pelayanan kepada masyarakat serta pembangunan E-Government bagi Pemerintahan di Kota Parepare

D. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Parepare

Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Parepare Kota Parepare tertuang dalam Peraturan Walikota Kota Parepare Nomor 17 Tahun 2018 tentang Perubahan atas

peraturan Walikota Nomor 65 Tahun 2016 tentang tugas pokok, fungsi dan tata kerja Dinas Perhubungan Kota Parepare

Gambar 4.1
Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Parepare



BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Realisasi Target Pencapaian

Berdasarkan Realisasi Anggaran pada Dinas Perhubungan Kota Parepare, dapat dikatakan bahwa Pajak dan Retribusi terbesar diterima melalui Pengelolaan Parkir, sebab beberapa jenis penerimaan yang dikelola oleh Dinas Perhubungan tidak dapat berjalan secara optimal dan tingkat penerimaannya terbilang rendah.

Terhadap realisasi penerimaan untuk Pengelolaan Parkir tentang Target dan Realisasi yang mampu dicapai dapat dilihat pada Tabel berikut :

Tabel 5.1
Target dan Realisasi Penerimaan Pengelolaan Parkir

Jenis Belanja	2019	2020	2021	2022	2023
1	2	3	4	5	6
1 Target	1.207.000.000	1.502.400.000	1.850.866.915	1.859.616.000	1.800.000.000
2 Realisasi	1.003.412.000	795.988.000	788.447.000	831.035.400	912.451.000
Selisih Pencapaian Target	203.588.000	706.412.000	1.062.419.915	1.028.580.600	887.549.000
Persentase Target	83,13%	52,98%	42,60%	44,69%	50,69%

Sumber : UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare

Gambaran tentang tingkat penerimaan dari Retribusi Parkir Tepi Jalan sesuai dengan Realisasi Anggaran dari Tahun 2019 hingga Tahun 2023, dapat dilihat bahwa tingkat pencapaian yang mampu diraih oleh Dinas Perhubungan Kota Parepare setiap

Tahunnya jika dirata-ratakan selama 5 (Lima) Tahun hanya berkisar 54.82%, dimana target tertinggi hanya mampu diraih pada Tahun 2019 sementara untuk Tahun selanjutnya mengalami penurunan cukup drastis bahkan berada antara 42,60% hingga 52.98%

2. Analisis Pemetaan Potensi Lokasi Parkir Tepi Jalan di Kota Parepare

Lokasi Parkir Tepi Jalan di Kota Parepare, pada dasarnya telah ditetapkan melalui Peraturan Daerah Nomor 18 Tahun 2018 tentang Titik Lokasi Parkir di Kota Parepare yakni sebanyak 81 Titik Lokasi Parkir Tepi Jalan tidak termasuk parkir pada Rumah Sakit A. Makkasau dan Pasar Iakessi. Namun setelah dilakukan analisis pemetaan lokasi parkir pada UPTD Parkir, maka lokasi yang dianggap masih beroperasi hanya 76 Titik.

Menghubungkan dengan permasalahan tingkat pencapaian terhadap target realisasi pendapatan retribusi parkir, maka telah dilakukan pemetaan potensi terhadap tingkat kepadatan sirkulasi kendaraan pada setiap lokasi parkir, yang mengacu pada tingkat kepadatan tinggi dan sedang. Pemetaan potensi ini tentunya dimaksudkan untuk lebih memudahkan dalam hal mencermati tingkat penerimaan retribusi parkir, sehingga pihak UPTD Parkir dapat mempetakan tingkat kemampuan mereka dalam mencapai target realisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang menjadi tanggung jawabnya.

Terhadap lokasi yang dianggap memiliki tingkat sirkulasi kendaraan cukup padat atau tinggi dapat dilihat pada Tabel berikut ini :

Tabel 5.2
Lokasi Titik Parkir Tepi Jalan Kota Parepare dengan Tingkat Sirkulasi atau Kepadatan Kendaraan Tinggi

No	NAMA TITIK PARKIR	Jumlah Juru Parkir	LUAS (m)		LOKASI
			Data Dishub	Hasil Pengamatan	
1	CU Baru	3	35	100	Jl. Bau Massepe
2	Carlos Bamas	4	30	300	Jl. Bau Massepe
3	Mie Titi Bamas	1	15	300	Jl. Bau Massepe
4	Mini Rasa Bamas	2	10		Jl. Bau Massepe
5	Sop Sodara Bamas	1	8		Jl. Bau Massepe
6	Sari Laut Mba Filsa	1	12		Jl. Bau Massepe
7	Apotek Nur Madina Bamas	1	10	500	Jl. Bau Massepe
8	Depan Honda Bamas	2	8		Jl. Bau Massepe
9	Sejahtera	2	20		Jl. Bau Massepe
10	Bintang Bamas Sejahtera	1	20		Jl. Bau Massepe
11	Sinar Terang	3	7	200	Jl. Bau Massepe
12	Depan Toko Anda	1	10		Jl. Bau Massepe
13	Mediska Farma	1	7		Jl. Bau Massepe
14	Depan Bank Sulselbar	1	20	100	Jl. Bau Massepe
15	Don Amanda	1	15	200	Jl. Bau Massepe
16	KFC	3	20		Jl. Bau Massepe
17	Depan BINTANG BAMAS	1	20		Jl. Bau Massepe
18	INBOX/PLANET SURF	1	8		Jl. Bau Massepe
19	Depan Masjid Raya	1	8	1.500	Jl. Bau Massepe
20	Cafe Bento	3	50		Jl. Bau Massepe
21	Latunrung	3	20		Jl. Sultan Hasanuddin
22	Depa Goli Hostom	4	50		Jl. Sultan Hasanuddin
23	Depa Warung Surya	5	50	2000	Jl. Sultan Hasanuddin
24	Depa 1001	2	50		Jl. Baso Dg Patompo
25	Depa AUDIO	3	50		Jl. Baso Dg Patompo
26	HOTEL SISWA	2	50		Jl. Baso Dg Patompo
27	Depa ALUMINIUM	1	10	2000	Jl. Baso Dg Patompo
28	Jl. Kalimantan	3	30		Jl. Kalimantan
29	Penjual Ikan	2	20		Jl. Kalimantan
30	Anjungan Cempae	1	8	2000	Cempae
31	Tanggul Cempae	8			Cempae

Sumber : Diolah dari Hasil Pengamatan Lapangan

Titik atau Lokasi Parkir Tepi Jalan pada Tabel 5.2 pada dasarnya merupakan Titik Parkir yang telah ditetapkan oleh dan terdata oleh Pemerintah Daerah Kota Parepare, dimana dari hasil pengamatan langsung pada 30 Titik tersebut secara umum terkonsentrasi pada 8 Wliayah, sehingga besaran ruas parkir tepi jalan jika berdasarkan prediksi Dinas Perhubungan hanya menghitung panjang luasan parkir seukuran dengan Luas dari Bangunan Resto/Warkop atau Kantor Layanan Pemerintah, akan tetapi pada kenyataannya ruas tepi jalan yang digunakan bahkan berkali lipat dari ruas yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah.

Gambaran tersebut dapat dilihat pada Titik Parkir Tepi Jalan pada ruas Jalan Sultan Hasanuddin, dimana hanya disebutkan 3 (Tiga) Lokasi, namun pada kenyataan dilapangan Kendaraan yang terparkir dapat dilihat mulai dari Depan Rumah Makan Goyan Lidah dan terbentang hingga ke Ujung Jalan Masuk Pasar Senggol, dimana jika dihitung Luasannya berkisar 500 Meter, bahkan jika dalam kondisi terpadat sisi Kanan Kiri jalan digunakan sebagai area Parkir. Bahkan Titik Parkir pada area ini jika ditambahkan dengan Jl. Baso Dg Patompo dan Jl. Kalimantan Luasan parkir yang digunakan dapat mencapai 1.5 Km dengan Tingkat Kepadatan Tinggi.

Sementara untuk Klasifikasi Kendaraan pada Lokasi ini dapat dilihat bahwa untuk Kendaraan Roda 4 Lebih Dominan

melakukan Parkir pada area Jalan. Baso Dg. Patompo hingga ke Jalan Kalimantan walaupun sebahagian juga ada yang melakukan parkir pada area Jl. Sultan Hasanuddin dari arah RM Goyang Lidah hingga batasnya sebelum Rumah Makan Surya.

Ruas jalan yang paling dominan menjadi sasaran untuk Titik Parkir Tepi Jalan, yakni pada Jalan Bau Massepe, sebab dapat dikatakan pada daerah ini hampir seluruhnya adalah Pertokoan dan Rumah Makan. Namun dari segi klasifikasi tingkat kepadatan hanya pada beberapa bagian yang dikategorikan memiliki arus *Turn Over Park* (Distribusi Pertukaran Parkir) cukup tinggi sebagaimana ditampilkan pada Tabel 5.2.

Peningkatan penggunaan Tepi Jalan sebagai sarana Parkir sering terjadi pada waktu-waktu tertentu seperti Hari Libur terlebih lagi jika di awal bulan, maka tingkat kepadatan *Turn Over Park* (Distribusi Pertukaran Parkir) pada beberapa lokasi di Jalan Bau Massepe akan menjadi sangat padat, khususnya di CU Baru dan Sekitar Toko Sejahtera, bahkan penggunaan parkir di tepi jalan dapat meningkat 2 hingga 3 kali lipat dibanding hari biasanya. Sementara untuk Kondisi Depan Carlos tingkat *Turn Over Park* (Distribusi Pertukaran Parkir) sangatlah tinggi, walaupun tidak termasuk hari libur jika terdapat kunjungan yang bersifat khusus, maka tingkat kepadatan parkir bahkan bisa meningkat menjadi berkali lipat.

Terhadap area yang saat ini dianggap memiliki potensi sangat besar yakni pada area Tanggul Cempae, dimana dilokasi ini selain terdapat wahana atau sarana yang menjadi sasaran kunjungan dari masyarakat yakni Cempae Water Park juga dapat dikatakan menjadi area pengembangan untuk usaha kuliner, dimana sepanjang jalan akan ditemui warung-warung yang menawarkan berbagai bentuk kuliner disertai fasilitas memadai. Kondisi inilah menjadikan area ini menjadi sasaran kunjungan masyarakat khususnya para kaum milenial, terlebih lagi pada waktu-waktu tertentu seperti Malam Minggu atau Hari Libur.

Sementara untuk Lokasi Titik Parkir Tepi Jalan dengan Kategori Sedang, sesuai data yang telah dianalisis pada UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, yakni sebanyak 76 Titik, maka dari 31 Titik yang dianggap memiliki kepadatan tinggi, terdapat pula 45 Titik Lokasi Parkir dengan kategori sirkulasi kendaraannya cukup sedang, dan lokasi-lokasi tersebut dapat dilihat pada Tabel berikut :

Tabel 5.3
Lokasi Titik Parkir Tepi Jalan Kota Parepare dengan Tingkat Sirkulasi atau Kepadatan Kendaraan Sedang

No	NAMA TITIK PARKIR	Jumlah Juru Parkir	LUAS (m)		LOKASI
			Data Dishub	Hari Libur/Raya	
1	Warkop Diskus	1	10	30	Jl. Bau Massepe
2	Apotik Bunda Rosi	1	8	8	Jl. Bau Massepe
3	3 Second	1	30	50	Jl. Bau Massepe
4	Sari Laut Mas Anto	1	10	10	Jl. Bau Massepe
5	Depan Apotek Fajar Farma	1	15	15	Jl. Bau Massepe
6	RM. Padang Raya	1	20	20	Jl. Bau Massepe

Sumber : Diolah dari Hasil Pengamatan Lapangan

Lanjutan Tabel 5.3` : **Lokasi Titik Parkir Tepi Jalan Kota Parepare dengan Tingkat Sikulasi atau Kepadatan Kendaraan Sedang**

No	NAMA TITIK PARKIR	Jumlah Juru Parkir	LUAS (m)		LOKASI
			Data Dishub	Hasil Pengamatan	
7	Apotik Kimia Farma	1	7	7	Jl. Bau Massepe
8	Depan Habibie Ainun	2	50	100	Jl. Bau Massepe
9	Depan Kantor Pos	1	20	50	Jl. Bau Massepe
10	Himalaya	3	50	50	Jl. Karaeng Bura'Ne
11	Depan Bank Mandiri	1	50	50	Jl. A. Isa
12	Happy Puppy	1	30	30	Jl. A. Mappatola
13	Warkop Copas	2	20	20	Jl. A. Mappatola
14	CU Dekat Islamic	4	30	30	Jl. Agussalaim
15	Samping Ajrem	3	25	25	Jl. A. Makkasau
16	Mr. D.I.Y	1	25	25	Jl. A. Makkasau
17	Warkop O2	2	20	20	Jl. A. Makkasau
18	Toko. Teknik Pare Lasinrang	1	10	10	Jl. Lasinrang
19	Quantum	1	15	15	Jl. Lasinrang
20	Depan Toko Kembang	1	20	20	Jl. Lasinrang
21	Mie Siram Kusuma	1	10	10	Jl. Kusuma
22	Warkop Sobot Kopi	1	20	20	Jl. Veteran
23	Taman Mattirotasi	1	100	100	Jl. Mattirotasi
24	Warkop S3 Box	2	30	30	Jl. Mattirotasi
25	Warkop Siadjirah	1	15	15	Jl. Mattirotasi
26	Sari Laut Depan Islamic Centre	1	10	10	Jl. Abdul Kadir
27	Cahaya Ujung 3	1	100	100	Tassiso
28	RS Ainun	1			Tonrangeng
29	Bensu	1	15	15	Depan Pelabuhan
30	Sari Laut Samping Gereja	1	8	8	Jl. Agussalim
31	Toko. Pink	1	20	20	Jl. Kebun Sayur
32	Indomaret Bau Massepe	1	25	25	Jl. Bau Massepe
33	Indomaret Sulhas	1	25	25	Jl. Sultan Hasanuddin
34	Indomaret Tunas Kelapa	1	20	20	Jl. Karaeng Bura'Ne
35	Indomaret Lahalede	1	30	30	Jl. Lahalede
36	Indomaret Perumnas	1	25	25	Perumnas Wekke'E
37	Indomaret Km.3	1	25	25	Jl. Jend. Ahmad Yani Km, 3
38	Indomaret Soreang	1	30	30	Jl. Bau Massepe
39	Alfamart Jend. Sudirman	1	30	30	Jl. Jend. Sudirman
40	Alfamart Perumnas	1	30	30	Perumnas Wekke'E
41	Alfamart Lasinrang	1	30	30	Jl. Lasinrang
42	Alfamart Veteran 01	1	20	20	Jl. Veteran
43	Alfamart Veteran 02	1	20	20	Jl. Veteran
44	Alfamart Soreang	1	30	30	Jl. Bau Massepe
45	Alfamart Km 3	1	30	30	Jl. Jend. Ahmad Yani Km, 3

Sumber : Diolah dari Hasil Pengamatan Lapangan

Titik Parkir Tepi Jalan pada Tabel 5.3 dikategorikan tingkat kepadatannya sedang karena Distribusi Parkir yang terjadi tidak terlalu sering yang mana hitungannya waktu jeda antara setiap

kegiatan parkir tidak terlalu padat, bahkan lokasi parkir kadang tidak terisi, dan jumlah pengunjung tidak terlalu ramai. Terhadap Minimarket juga menjadi bagian dalam pantauan Titik Parkir oleh UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, karena rata-rata Pengunjung Alfamart dan Indomaret memanfaatkan Ruas Tepi Jalan sebagai sarana Parkir.

Sifat keramaian dari beberapa lokasi yang dikategorikan kepadatan parkir tergolong sedang sebab penggunaan parkir hanya bersifat insidental atau pada hari-hari tertentu saja. Namun nilai Parkir yang diperoleh pada beberapa lokasi ini cukup dapat menopang terhadap penerimaan PAD dibidang Perparkiran di Kota Parepare.

Hasil pengamatan lainnya yang juga dilakukan dalam penelitian ini bahwa masih terdapat beberapa lokasi yang dapat dikategorikan menggunakan ruas jalan sebagai sarana parkir akan tetapi tidak menjadi bagian dari sasaran pengelolaan Dinas Perhubungan Kota Parepare, sementara potensi yang dimiliki cukup besar. Tentunya hal ini dapat menjadi salah satu sasaran Ekstensifikasi Lokasi Parkir dari Dinas Pehubungan, sehingga pencapaian terhadap Target yang diberikan memungkinkan untuk dicapai.

Lokasi-lokasi potensial yang tidak menjadi bagian dari sasaran penerimaan Dinas Perhubungan Kota Parepare, pada

dasarnya memiliki tingkat kepadatan cukup tinggi, sehingga peluang untuk memperoleh penerimaan melalui lokasi ini juga cukup memadai. adapun wilayah-wilayah tersebut dapat diuraikan pada Tabel berikut :

Tabel 5.4
Potensi Parkir Tepi Jalan Di Kota Parepare
(Tidak Menjadi Bagian Dalam Peraturan Walikota)

No	NAMA TITIK PARKIR	Jumlah Juru Parkir	LUAS (m)		LOKASI
			Data Dishub	Data Lapangan	
1	Pusat Pertokoan Perumna Wekke e	-	-	500	Jl. Poros Wekke e
2	Parkir Pasar Pagi Lakessi	-	-	200	Belakang Pasar Lakessi
3	Parkir Depan Pasar Lakessi			200	Depan Pasar Lakessi
4	Parkir Depan Pasar Sumpang			100	Jl. Bau Massepe
5	Parkir Sepanjang Jalan Mattiro Tasi	-	-	2.000	Jl. Mattiro Tasi
6	Parkir Sekitar Pasar Labukkang			200	Sekitar Pasar
7	Pusat Kuliner Senggol	-	-	1.000	Jl. Pinggir Pantai
8	Parkir Depan Kafe Reza	-	-	50	Jl. Jend Sudirman
9	Parkir Pusat Perkantoran Jed. Sudirman			100	Jl. Jend Sudirman
10	Parkir Depan RS. A. Makkasau	-	-	50	Jl. Nurussamawati
11	Parkir Depan Pelabuhan			100	Pelabuhan Nusantara

Sumber : Diolah dari Hasil Pengamatan Lapangan

Analisis pada Tabel 5.4 pada dasarnya diperoleh setelah dilakukan pengamatan terhadap 76 Titik Parkir Tepi Jalan sesuai yang dituangkan dalam Peraturan Daerah. Secara umum jika dilakukan penelusuran lebih jauh dan mendalam kemungkinan masih terdapat beberapa titik yang sering digunakan sebagai area parkir, hanya saja sesuai kapasitas penelitian ini maka perilaku penelitian dibatasi dengan mendapatkan data yang sempat diamati.

Potensi yang dimiliki oleh beberapa Titik tersebut dapat dikatakan cukup besar, dicontohkan untuk dua wilayah yakni Area Ruas Jalan Perumnas Wekke'e dan Jalan Mattiro Tasi, kedua

ruas jalan ini memiliki tipikal berbeda dalam penggunaan parkir di tepi jalan, namun dari segi kepadatan parkir dapat digolongkan cukup tinggi. Digambarkan untuk Ruas Jalan Perumnas dimana sepanjang jalan untuk saat ini dipenuhi oleh hampir semua jenis pedagang, dan secara otomatis media ruas jalan sering menjadi tempat persinggahan dari pengguna kendaraan untuk berbelanja. Panjang ruas jalan dengan kondisi ini dapat mencapai 1 Km.

Sementara pada Jalan Mattiro Tasi, dimana Titik-Titik Parkir cukup banyak, namun yang dideteksi hanya diseputaran Taman Mattiro Tasi, sementara Sepanjang Jalan Mattiro Tasi bahkan setelah melewati Patung Bau Massepe Tingkat Kepadatan Parkir cukup tinggi khususnya di malam hari, ditambah lagi setelah terbangunnya Mesjid Terapung maka aktivitas masyarakat disekitar lokasi ini cukup padat.

Terdapat pula Lokasi atau Area Parkir bahkan dapat dikatakan tiap hari memiliki tingkat kepadatan parkir cukup tinggi dan ruas jalan yang digunakan juga cukup panjang yakni Jalan Pinggir Pantai seputaran Pasar Senggol hingga Ke Lapangan Jati diri yang jika dikira-kira mencapai panjang 1 Km, artinya potensi pendapatan melalui parkir pada wilayah-wilayah ini juga cukup besar untuk meningkatkan pendapatan UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, sehingga Target yang diberikan dapat dicapai setiap tahunnya.

3. Analisis Permasalahan Pengelolaan Parkir Tepi Jalan.

Analisis terhadap permasalahan yang ditemukan terkait dengan pengelolaan retribusi parkir tepi jalan, maka dari hasil penelitian yang dilakukan dengan mewawancarai Pengelola Perparkiran dalam hal ini UPTD Parkir, Juru Parkir dan Pengguna Parkir, maka permasalahan-permasalahan terhadap pengelolaan parkir di Kota Parepare, dapat diuraikan sebagai berikut :

a. UPTD Parkir

Wawancara dengan UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, diperoleh gambaran terkait dengan pencapaian target yang harus dipenuhi melalui pengelolaan retribusi parkir bahwa :

“Pengelolaan Parkir di Kota Parepare saat ini jika melihat secara umum dapat dikatakan mulai mampu dilakukan pembenahan khususnya terhadap penetapan Lokasi Parkir Tepi Jalan selain dari Rumah Sakit Andi Makkasau dan Pasar Lakessi, sebab kedua lokasi ini dikelola secara resmi oleh Dinas Perhubungan Kota Parepare”

“Terhadap pencapaian Target Pendapatan Asli Daerah (PAD), oleh pihak UPTD Parkir sangat mengakui bahwa untuk dapat mencapai target sampai 100% dirasakan masih sangat sulit, selain Target yang diberikan memang sangat tinggi, juga dikarenakan sistem pengelolaan parkir dilapangan belum mampu dibenahi secara maksimal khususnya terkait dengan Manajemen Perparkiran seperti Pembuatan Karcis Parkir dan Penataan Juru Parkir”

Sementara untuk lokasi parkir yang menjadi sasaran binaan dari UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, juga dari hasil wawancara dan disandingkan dengan Data

tentang Lokasi Parkir sesuai Peraturan Daerah Nomor 18

Tahun 2018, diperoleh ulasan sebagai berikut :

“bahwa merujuk pada Peraturan Daerah Nomor 18 Tahun 2018 bahwa lokasi parkir yang saat ini dibina oleh Dinas Perhubungan Kota Parepare, yakni sebanyak 80 Titik dan tersebar di hampir semua kecamatan yang ada di Kota Parepare, dimana lokasi ini dominan berada di pusat-pusat keramaian”

“Pada dasarnya jika merujuk dan mencermati sirkulasi dari jumlah kendaraan yang memanfaatkan parkir tepi jalan dengan berdasar pada 80 Titik tersebut, maka harus diakui bahwa target dari pihak pemerintah daerah memang wajar, akan tetapi permasalahannya bukan pada nilai kuantitatif lokasi dan juga jumlah kendaraan, namun terdapat permasalahan lain yang menjadi pertimbangan seperti kenyamanan pengguna, tingkat kesejahteraan juru parkir yang nota bene bukan pegawai dengan pendapatan dibiayai oleh pemerintah, belum lagi adanya oknum-oknum yang dianggap sebagai unsur pengganggu dalam pelaksanaan kegiatan parkir”

Berdasarkan beberapa hasil wawancara tersebut, dan setelah dilakukan pengamatan terhadap kondisi pengelolaan parkir di beberapa lokasi, maka hal-hal yang menjadi permasalahan dari pihak UPTD Parkir antara lain :

1) Kebijakan Pengelolaan Suatu Area Parkir

Pengembangan terhadap hasil wawancara dan setelah dilakukan pencermatan pada beberapa lokasi, maka salah satu permasalahan yang dihadapi oleh UPTD Parkir yakni : Terdapat beberapa area sebelum dilakukan penertiban oleh Dinas Perhubungan pada awalnya telah dikelola oleh orang per orang, dan secara umum mendapatkan restu

dari pemilik usaha atau toko. Namun setelah ditertibkan kewenangan mereka tidak dicabut akan tetapi diberikan tanggungjawab agar nantinya dapat mendukung kebijakan pemerintah terkait Pendapatan Asli Daerah (PAD).

2) Realisasi Penerimaan Rendah

Pernyataan yang didapatkan dari hasil wawancara terkait dengan rendahnya penerimaan parkir disebabkan oleh beberapa masalah, antara lain :

- a) Kontrol terhadap tingkat kepadatan parkir pada masing-masing lokasi belum mampu dilakukan secara cermat, karena untuk menghitung jumlah *Turn Over Park*, Jumlah Kapasitas Kendaraan pada setiap area, rata-rata masa waktu parkir, dan beberapa unsur lainnya sehingga secara pasti menentukan target pada semua area hanya atas dasar perkiraan.
- b) Pendekatan Persuasif, artinya upaya ini dapat dijadikan sebagai solusi untuk menjaga agar setoran dari para pengelola parkir tetap bersifat kontinyu. Pendekatan dalam bentuk persuasif ini diperlukan karena pihak Dinas Perhubungan secara khusus tidak memiliki kewenangan memberi *punishment* kepada mereka.
- c) Penentuan Target, terhadap kondisi oleh Pihak UPTD Parkir Dinas Perhubungan hanya dapat berupaya agar

target yang telah ditetapkan pada setiap Titik Parkir dapat tercapai, sebab urgensi agar dapat dilakukan penekanan terhadap pengelola parkir, tentunya tidak menjadi sebuah solusi terbaik, sebab mereka secara hukum tidak memiliki ikatan khusus dengan pihak dari pemerintah dan juga tidak ada jaminan terhadap tingkat penghasilan mereka.

- d) Karcis Parkir, pada awalnya pernah diberlakukan oleh UPTD Parkir dan dibagikan kepada Juru Parkir, namun ketika melihat kondisi lapangan dimana dari beberapa orang pengelola atau juru parkir merasa terbebani dan juga terkadang menuai polemik, sebab nilai dikarcis berbeda dengan yang diminta sebagai nilai bayar oleh juru parkir, maka sementara waktu dihentikan.

3) Implementasi Kebijakan Peraturan Daerah

Kebijakan Pemerintah Daerah yang dituangkan pada 2 Aturan berkenaan dengan Parkir yakni Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Retribusi dan kemudian telah dirubah melalui Peraturan Walikota Nomor 12 Tahun 2023 yang diberlakukan dan diujicobakan pada Tahun 2024, secara umum tetap dijadikan sebagai pedoman dalam pengelolaan parkir, namun dalam perkembangan kondisi di lapangan seperti pada beberapa lokasi telah

ditempatkan petugas parkir, namun belum menjadi bagian dari titik lokasi yang ada dalam Peraturan Walikota dengan pertimbangan bahwa titik parkir tersebut memiliki potensi untuk meningkatkan realisasi penerimaan dan sekaligus menutupi target pada beberapa titik parkir yang telah ditetapkan sebagai titik parkir dalam Peraturan Walikota namun tidak produktif dan dianggap sulit mencapai target yang telah ditetapkan

b. Juru Parkir

Berdasar pada uraian yang disampaikan dalam wawancara dengan UPTD Parkir maka untuk menyandingkan kondisi yang ada di lapangan maka dilakukan pula wawancara dengan pengelola parkir pada beberapa tempat dengan mengambil sampel lokasi yang memiliki sirkulasi kendaraan cukup padat dan lokasi yang tingkat sirkulasi kendaraannya sedang. Adapun pertanyaan yang diajukan kepada para juru parkir pada dasarnya seragam yakni terkait dengan jumlah pendapatan, jumlah setoran, sistem pengenaan parkir dan respon pengguna.

Terhadap pertanyaan yang diajukan, ketika dilakukan wawancara dengan petugas parkir pada tempat hiburan Tanggul Cempae, diperoleh gambaran sebagai berikut :

“Tingkat sirkulasi terhadap jumlah kendaraan yang parkir di area ini dapat dikatakan cukup padat, dan diakui bahwa pada

hari-hari tertentu jumlah kendaraan bahkan tidak dapat ditampung pada lokasi parkir yang disediakan. Adapun nilai retribusi yang diberikan kepada pengunjung tidak ada ketetapan, sehingga terkadang oleh pengguna parkir untuk kendaraan roda empat memberikan tarif parkir antara 2.000 hingga 5.000, sementara untuk kendaraan roda dua rata-rata memberikan tarif 2.000”

“Terhadap jumlah penghasilan yang diperoleh dikatakan rata-rata mereka menerima 50 ribu hingga 100 ribu, tergantung kepadatan pengunjung, walaupun hal itu dianggap rendah, akan tetapi para juru parkir menyadari bahwa mereka hanya dipekerjakan oleh organisasi yang dipercayakan mengelola lokasi tersebut. Selain itu pendapatan parkir yang diperoleh harus pula dibagi dengan juru parkir lainnya yang ada dilokasi tersebut.

“Menegenai Karcis Parkir, selama ini sangat sedikit pengguna yang memperlmasalahkannya, dan bahkan dapat dikatakan untuk hal ini bisa dianggap tidak ada”

Sementara gambaran berbeda diperoleh dari juru parkir yang ada di daerah Jalan Bau Massepe khususnya yang berlokasi di depan pertokoan dekat dari Lampu Merah, dimana dengan pertanyaan yang sama diperoleh gambaran sebagai berikut :

“Sirkulasi kendaraan yang ada dilokasi parkir dapat dikatakan sedang, dan tidak ada waktu yang dianggap istimewa, sebab rata-rata mereka hanya singgah untuk berbelanja khususnya pada Toko-Toko Bangunan dan Toko Obat”

“Untuk tingkat penghasilan yang diperoleh dapat dirata-ratakan setiap harinya 50 ribu keatas, dan kewajiban untuk disetorkan ke pihak Dishub antara 50 ribu hingga 75 ribu. Adapun untuk jumlah ini dapat dikatakan mampu dicapai setiap hari, sebab sirkulasi kendaraan sifatnya tidak menetap lama”

“Adapun untuk penggunaan Karcis, dapat dikatakan sampai saat ini belum ada yang memberikan respon dan walaupun diberikan karcis, mereka juga seakan tidak terlalu peduli, malah menjadikan bentuk pekerjaan baru karena pengguna

terkadang membuang sembarang tempat potongan karcis yang diberikan”

Hasil pengembangan terhadap pertanyaan-pertanyaan yang diberikan kepada para Juru Parkir, maka terdapat beberapa hal yang menjadi permasalahan di lapangan antara lain :

1) Legitimasi Penunjukan sebagai Juru Parkir

Jawaban dari beberapa Juru Parkir bahwa pada awalnya kegiatan parkir yang dilakukan hanyalah bersifat insidental, namun berdasarkan penyampaian dari Dinas Perhubungan bahwa area parkir yang digunakan adalah Bagian dari Fasilitas Umum, sehingga oleh Dinas Perhubungan tetap dipersilahkan melakukan kegiatan parkir, akan tetapi pada juru parkir dibebankan target setoran, dengan perjanjian kelebihan dari target menjadi bagian keuntungan mereka.

Pernyataan lainnya juga diperoleh pada juru parkir lainnya dimana mereka ditawari untuk mengelola parkir tempat mereka saat sekarang sebagai juru parkir, model perjanjian yang dilakukan, yakni mereka tidak di Gaji, akan tetapi jika target telah tercapai maka kelebihannya menjadi keuntungan bagi juru parkir tersebut.

Permasalahan yang terjadi dimana para juru parkir merasa mereka tidak memiliki kekuatan hukum dalam melakukan kegiatan perparkiran, sehingga sering terjadi ketakutan adanya intimidasi oknum yang tidak bertanggungjawab.

2) Ketentuan Biaya Parkir

Secara menyeluruh dapat dikatakan bahwa belum ada juru parkir yang menggunakan Karcis Parkir ketika pengunjung melakukan pembayaran. demikian pula terhadap Tarif Pembayaran.

Hal menarik yang ditemui di lapangan jika pengunjung memberikan pembayaran dalam bentuk Pecahan Lima Ribu untuk Kendaraan Roda Dua, maka oleh Juru Parkir akan mengembalikan sebanyak 3.000, namun jika terdapat pengguna Parkir hanya dapat memberikan 1.000 para juru parkir tidak pula menunjukkan keberatannya.

Kejadian serupa juga ditemui untuk Kendaraan Roda Empat, dimana rata-rata pengguna membayarkan sebesar 5,000. Namun jika mereka hanya memiliki recehan 3.000 atau 2.000 oleh Juru Parkir tetap diterima.

Ketika hal ini dipertanyakan apakah itu terkait dengan Karcis Pembayaran dan juga nilai biaya parkir, oleh para juru parkir menyatakan bahwa masyarakat sebahagian besar terkadang tidak terlalu peduli terhadap karcis parkir, walaupun beberapa juru parkir menganggap hal tersebut juga penting, namun melihat perilaku pengguna parkir dimana jika diberikan karcis terkesan tidak terlalu peduli bahkan sering ditemui akan langsung membuang dan hal

tersebut menjadi pekerjaan baru bagi juru parkir untuk membersihkan sampah dari potongan karcis.

3) Target Penyetoran

Terhadap masalah ini beberapa diantara para Juru Parkir terkesan kurang terbuka untuk menyampaikan besaran jumlah target dan jumlah penerimaan parkir yang diperoleh setiap harinya. Penggalan terhadap informasi ini tidak diperdalam untuk menghindari munculnya ketersinggungan dari mereka, namun penegasan yang didapatkan bahwa untuk selisih antara Target yang diberikan dengan Jumlah Penerimaan Parkir dianggap oleh mereka memadai untuk dijadikan sebagai pendapatan harian.

4) Pembagian Kerja

Merujuk pada data yang dikeluarkan oleh UPTD Parkir Dinas Perhubungan dimana pada suatu area parkir jumlah juru parkirnya lebih dari satu, informasi dari juru parkir yang mengalami aplausan waktu kerja menyatakan bahwa pembagian tersebut lebih didasari atas kesepakatan sendiri sesama juru parkir, artinya pengelolaan area tersebut adalah bagian dari orang-orang yang telah saling mengenal secara dekat, bahkan beberapa diantaranya ternyata satu rumpun keluarga. Hanya saja jika terjadi pembagian seperti itu tetap akan dilaporkan kepada UPTD

Parkir, kondisi ini dilakukan selain memberikan penguatan kepada juru parkir, juga sebagai bentuk legitimasi tidak tertulis bagi para juru parkir..

c. Pengguna Jasa Parkir

Menyeimbangkan informasi terkait dengan berbagai problematika yang terjadi terkait dengan optimalisasi terhadap pengelolaan parkir di Kota Parepare, maka dalam penelitian ini juga melakukan wawancara dengan beberapa pengguna, terkait dengan persoalan Tarif dan Pelayanan Parkir.

Adapun hasil wawancara dengan pengguna jasa parkir diperoleh uraian sebagai berikut :

“Secara umum dilakukannya penataan parkir khususnya pada lokasi Tepi Jalan dapat dikatakan sangat membantu dalam menghindari kemacetan, sebab sebahagian masyarakat juga sering sembrono jika memarkir kendaraannya.”

“Terkait dengan persoalan Tarif tidaklah menjadi sebuah hal yang dapat dipersoalkan, bahkan telah menjadi kebiasaan dari para pengguna selalu menyiapkan uang receh untuk parkir”

“Permasalahan yang disoroti pada sebahagian petugas parkir yakni etika pelayanan mereka, dimana masih sering ditemui bahwa pengguna yang harus mengatur sendiri kendaraannya, dan juga keamanan yang kurang terjamin, sehingga kondisi ini membuat mereka menjadi enggan untuk memberikan tarif”

4. Analisis Optimalisasi Pengelolaan Parkir Tepi Jalan

Mencermati hasil dari pengamatan dan juga wawancara yang dilakukan baik terhadap pihak UPTD Parkir, Juru Parkir dan Pengguna Jasa Parkir, maka untuk kondisi pengelolaan parkir di Kota Parepare kaitannya dengan peningkatan Pendapatan Asli

Daerah (PAD), maka langkah-langkah optimalisasi yang dianggap perlu untuk dilakukan antara lain :

a. Intensifikasi Penerimaan Retribusi Parkir

Intensifikasi yang dimaksudkan dalam hal ini adalah pihak UPTD Parkir harus mampu untuk memaksimalkan perolehan pendapatan melalui lokasi parkir yang ada saat ini, tentunya dengan melakukan berbagai bentuk perbaikan-perbaikan seperti :

- 1) Penetapan Juru Parkir secara legal
- 2) Pemberlakuan Kebijakan Pemerintah Daerah khususnya terkait dengan Retribusi Parkir
- 3) Penetapan Target Penerimaan terhadap masing-masing juru parkir disesuaikan dengan Tingkat Kepadatan atau Sirkulasi Kendaraan masing-masing Lokasi Parkir
- 4) Penggunaan Karcis sebagai alat kontrol
- 5) Pemanfaatan Media Teknologi Informasi
- 6) Pengembangan Etika Pelayanan Juru Parkir

Melalui langkah-langkah optimalisasi ini diharapkan nantinya dapat mendorong peningkatan terhadap pendapatan dari hasil retribusi parkir. Selain itu hal yang perlu dilakukan oleh UPTD Parkir lainnya yakni menyesuaikan Target dengan Tingkat Penerimaan dari Retribusi Parkir, tentunya didasarkan pada hasil analisis yang akurat dan terukur.

b. **Ekstensifikasi Penerimaan Retribusi Parkir**

Langkah ekstensifikasi ini menjadi perlu, sebab dari hasil pencermatan dilapangan, ternyata masih terdapat beberapa titik parkir yang belum menjadi bagian dari kebijakan atau ketetapan dari pemerintah daerah, sehingga untuk dapat mendukung pencapaian terhadap target PAD pada Dinas Perhubungan khususnya terkait dengan Retribusi Parkir, maka langkah Ekstensifikasi atau mencari lahan baru sangat perlu dilakukan oleh UPTD Parkir kemudian selanjutnya dilakukan penguatan melalui langkah Intensifikasi.

B. Pembahasan.

1. Intensifikasi Penerimaan Retribusi Parkir

Mendorong pencapaian target agar dapat diperoleh nilai pendapatan yang optimal, maka langkah kongkrit dari pihak UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, yakni melalui langkah Intensifikasi terhadap lokasi parkir yang telah ada, dimana dari hasil analisis diperoleh gambaran bahwa terdapat 31 titik lokasi dengan tingkat sirkulasi kepadatan parkir dikategorikan tinggi dan 45 titik lainnya berkategori sedang.

Tentunya bentuk langkah awal yang perlu dilakukan adalah menetapkan target penerimaan dari masing-masing lokasi parkir, apakah sifatnya harian ataupun bulanan, sebab beberapa lokasi parkir diketahui bahwa pihak UPTD Parkir melakukan kerjasama

dengan organisasi kemasyarakatan dalam hal pengelolaannya, sehingga penetapan target dan waktu pemungutannya tentu berbeda dengan lokasi lainnya.

Prosedur intensifikasi ini pada dasarnya sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Selvy (2024) dimana salah satu bentuk langkah optimalisasi yang perlu dilakukan oleh Dinas Perhubungan terkait dengan peningkatan pendapatan melalui retribusi parkir untuk mendukung peningkatan pendapatan asli daerah yakni dengan menguatkan proses pemungutan retribusi parkir melalui berbagai langkah seperti Penegakan Kebijakan terkait dengan Nilai Retribusi Parkir dan Penggunaan Karcis Parkir sebagai alat kontrol penerimaan.

Terhadap bentuk optimalisasi yang juga perlu dilakukan oleh pihak UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, adalah memberikan legitimasi serta pemberdayaan dari para juru parkir terkait dengan etika pelayanan, konsep ini menjadi penting sebab keluhan dari masyarakat pengguna yang ditemukan dalam hasil penelitian adalah etika pelayanan dari sebahagian pengelola atau juru parkir dianggap masih rendah, sehingga perlu diberikan pembinaan untuk hal ini, sebab kondisi ini sangat terkait dengan tingkat kepercayaan masyarakat.

Sehingga mendukung pelaksanaan intensifikasi terhadap pengelolaan parkir dalam rangka meningkatkan pendapatan asli

daerah di Kota Parepare, tentu oleh Pihak UPTD harus mampu mengatur ritme pengelolaan terhadap pelaksanaan perparkiran sehingga nantinya dapat meningkatkan kinerja keuangan dalam hal pencapaian target yang diberikan.

Ritme yang dimaksud dalam hal ini tentunya mengacu pada unsur pengelolaan mulai dari tahap perencanaan, pelaksanaan, kontrol dan evaluasi, dimana menurut penelitian yang dilakukan oleh Anna (2024) bahwa untuk tahapan perencanaan pihak UPTD dapat memulai dengan memberikan legitimasi kepada para juru parkir yang ditandai dengan pemberian rompi, artinya rompi untuk juru parkir tidak boleh diberikan secara asal kepada siapapun, sebelum mendapatkan legitimasi dari pihak Dinas Perhubungan.

Sementara untuk tahapan pengorganisasian, maka hal ini dapat mengacu pada pandangan dari Riza (2024) bahwa bentuk pengorganisasian yang perlu dilakukan antara lain memperbaiki sistem tata kelola perparkiran, dan hal ini dapat dimulai dengan melakukan pendataan secara kongkrit terhadap kondisi lokasi parkir saat ini, apakah itu terkait dengan tingkat kepadatan jumlah kendaraan yang menggunakan parkir dan luas area parkir, hal ini tentunya akan berhubungan dengan penetapan target yang harus dipenuhi oleh para juru parkir.

Pengorganisasian dalam pengelolaan perparkiran dimana Annisa (2024) bahkan sangat menekankan untuk perlu dilakukan

oleh pihak UPTD Parkir, khususnya terkait dengan persoalan penegakan aturan atau kebijakan mengenai retribusi parkir serta legitimasi untuk setiap lokasi parkir, sebab hal ini menghindari terjadinya pemberian tarif yang secara sewenang-wenang oleh petugas parkir dan juga menghindari terjadinya premanisme, atau adanya pihak mengakui sebuah lokasi parkir sebagai milik mereka.

Merujuk pada berbagai bentuk langkah intensifikasi dalam pengelolaan perparkiran tersebut, maka dapat dikatakan bahwa UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, yang saat ini hanya mampu mencapai target yang diberikan oleh pemerintah daerah sebesar 50,69% di Tahun 2023, dan terakhir dari hasil wawancara dengan Pihak UPTD Parkir, bahwa untuk Tahun 2024 Target yang diberikan telah diturunkan menjadi 1,5 Miliar, dan setelah diterapkannya Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2023 tentang Tarif Retribusi Parkir, pihak UPTD sampai pada Triwulan ke III Tahun 2024 telah mampu mencapai penapatan sebesar 850 juta, artinya pencapaian ini telah melebihi nilai pencapaian pada Tahun 2023 yakni sebesar 56,67%.

Berdasar pada langkah ini maka dapat dikatakan bahwa bentuk intensifikasi Pihak UPTD Parkir telah mampu dilakukan, hal ini dapat dilihat dari penerapan retribusi sesuai kebijakan pemerintah daerah dan penggunaan karcis telah mampu untuk meningkatkan

capaian target penerimaan melalui retribusi parkir, sehingga kontribusinya dianggap cukup besar mendukung penerimaan PAD Kota Parepare.

2. Ekstensifikasi Penerimaan Retribusi Parkir.

Ekstensifikasi terhadap Lokasi Parkir di Kota Parepare, dalam rangka peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah sebuah langkah yang harus dilakukan oleh pihak UPTD, hal ini mengingat bahwa masih banyak lokasi parkir saat ini yang belum mendapatkan legitimasi dari pemerintah daerah atau dengan kata lain belum menjadi bagian dari Peraturan Daerah Nomor 18 Tahun 2018 tentang Titik Lokasi Parkir di Kota Parepare.

Pelaksanaan langkah ekstensifikasi ini menjadi sangat penting sebab dari hasil pencermatan dilapangan bahwa lokasi-lokasi yang belum mendapatkan legitimasi dari pihak pemerintah, ternyata memiliki potensi pendapatan cukup besar, hal tersebut dapat dilihat dari tingkat kepadatan sirkulasi kendaraan cukup besar, terutama pada hari-hari tertentu, seperti malam minggu atau hari-hari libur. Tentunya dengan dijadikannya lokasi-lokasi parkir tersebut maka secara umum akan memberikan dukungan terhadap peningkatan penerimaan PAD pada Dinas Perhubungan dan Kota Parepare secara umum.

Bentuk langkah Ekstensifikasi pengelolaan parkir pada dasarnya juga menjadi bagian dari temuan beberapa penelitian

yang mengkaji tentang optimalisasi pengelolaan retribusi parkir, seperti hasil penelitian dari Riza (2024) bahwa salah satu upaya untuk meningkatkan pendapatan daerah melalui retribusi parkir yakni dengan menambah lokasi parkir yang dianggap potensial, artinya pihak Dinas Perhubungan harus mampu untuk melakukan pemetaan terhadap lokasi-lokasi atau fasilitas umum yang selama ini telah dijadikan sebagai lahan parkir.

Pandangan serupa juga dikemukakan oleh Selvy (2024) bahwa untuk dapat meningkatkan pendapatan daerah melalui retribusi parkir maka bentuk upaya yang mesti dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan yakni dengan mendapatkan lokasi baru sebagai sumber pendapatan retribusi, sebab kondisi ini memiliki peluang sangat besar dengan melihat tingkat laju pertumbuhan jumlah kendaraan dan pembangunan pusat-pusat keramaian, sehingga keberadaan parkir tidak akan bisa dihindari.

Ekstensifikasi menjadi sebuah hal yang perlu dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan khususnya di Kota Parepare, hal ini dapat dilihat dari masih banyaknya lokasi yang belum menjadi bagian dari kebijakan pemerintah daerah, namun potensi dalam hal pendapatan cukup besar. Kondisi tersebut dapat dilihat dari tingkat sirkulasi kendaraan dari beberapa lokasi parkir yang belum menjadi bagian dari kebijakan pemerintah daerah cukup tinggi, artinya jika tarif parkir yang diperoleh dari lokasi tersebut maka

secara tidak langsung dapat meningkatkan pendapatan melalui retribusi parkir.

Langkah ini pada dasarnya telah menjadi pengamatan dari pihak UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, dimana untuk beberapa lokasi telah dilakukan pembenahan dan juga menempatkan juru parkir di beberapa lokasi tersebut, khususnya pada beberapa pusat keramaian yang saat ini sangat padat akan pengunjung.

Bentuk Ekstensifikasi juga yang semestinya menjadi bagian dari perencanaan dari Dinas Perhubungan untuk mendukung sistem pengelolaan Parkir yang Akuntabel serta Transparansi yakni dengan memanfaatkan Kemajuan Teknologi khususnya terait dengan Digitalisasi Model Pembayaran, dimana saat ini sistem yang banyak digunakan melalui Metode QRIS, yakni model pembayaran dengan menggunakan Barcode.

Pernyataan ini juga dikemukakan oleh Annisa Putri (2024) dalam penelitiannya dimana diuraikan bahwa salah satu langkah yang dapat dilakukan oleh Dinas Perhubungan agar Optimalisasi terhadap Pendapatan Asli Daerah dapat ditingkatkan yakni dengan menggunakan barcode atau QRIS (Quick Response Code Indonesian Standard). Penggunaan QRIS ini diharapkan dapat memudahkan pengunjung dan Dinas Perhubungan dalam melakukan pemanatauan terhadap tingkat penerimaan dari setiap

area parkir, dan tentunya untuk mendukung hal tersebut maka setiap petugas parkir dapat dibekali dengan alat atau media yang dilengkapi dengan kode sebagai alat untuk melakukan transaksi pembayaran parkir.

Riza Phahlevi (2024) juga memiliki arah pandangan yang sama, bahwa untuk mengoptimalkan pendapatan melalui jasa parkir, maka sebaiknya pihak Dinas Perhubungan melakukan sistem pembayaran non tunai atau menggunakan media pembayaran secara online. Hanya saja penekanan tambahan dalam hasil penelitian yang dilakukan bahwa untuk menjaga akuntabilitas dan transparansi terhadap pengelolaan jasa parkir maka sebaiknya pihak Dinas Perhubungan juga bekerja sama dengan lembaga perbankan di daerah.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasar pada Hasil Penelitian dan Pembahasan terkait dengan Optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Dalam Mendukung Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Parepare, maka kesimpulan dari hasil penelitian ini adalah :

Langkah Optimalisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Parepare khususnya UPTD Parkir dalam rangka meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Parepare, antara lain :

1. Intensifikasi Penerimaan Retribusi Parkir

Tingkat penerimaan retribusi parkir pada Dinas Perhubungan Kota Parepare sampai dengan Tahun 2023 dianggap belum signifikan mendukung Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Parepare, dimana capaiannya hanya berkisar 50,69% di Tahun 2023, dan terakhir di Tahun 2024 baru berkisar 56,67%, sehingga untuk meningkatkan pendapatan tersebut maka langkah yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Parepare yakni dengan menintensifikasikan keberadaan lokasi parkir saat ini dalam rangka meningkatkan pendapatan melalui penerapan kebijakan pemerintah daerah, dan peningkatan mutu pengelolaan dilapangan serta mengoptimalkan target penerimaan pada setiap lokasi parkir

2. Ekstensifikasi Penerimaan Retribusi Parkir

Langkah Ekstensifikasi adalah hal yang menjadi perlu untuk dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Parepare, melihat bahwa masih banyak lokasi fasilitas umum yang dijadikan sebagai lahan parkir belum menjadi bagian dari penerimaan retribusi parkir pada UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare.

B. Saran-saran

Hal-hal yang dapat disarankan kepada pihak Dinas Perhubungan Kota Parepare antara lain :

1. Peningkatan Infrastruktur dan Fasilitas Parkir

Dinas Perhubungan perlu memastikan bahwa area parkir tepi jalan memiliki fasilitas yang memadai, seperti penerangan yang cukup, rambu-rambu yang jelas, dan marka jalan yang rapi untuk menciptakan kenyamanan bagi pengguna parkir.

2. Pemanfaatan Teknologi untuk Pembayaran Parkir

Mengembangkan sistem pembayaran parkir digital melalui aplikasi atau QR code akan memudahkan pengguna dalam melakukan transaksi, sekaligus meminimalisir potensi kebocoran pendapatan parkir.

3. Pendidikan dan Pelatihan untuk Tukang Parkir

Memberikan pelatihan tentang pelayanan yang ramah, serta pemahaman tentang pentingnya keamanan dan ketertiban di area

parkir, untuk meningkatkan profesionalisme tukang parkir dalam melayani pengguna.

4. Penetapan Tarif yang Jelas dan Transparan

Dinas Perhubungan harus menetapkan tarif parkir yang jelas dan adil, serta menyosialisasikan tarif tersebut kepada masyarakat untuk meningkatkan kepatuhan dalam membayar retribusi parkir.

5. Pengawasan dan Penegakan Hukum yang Ketat

Pihak berwenang perlu meningkatkan pengawasan terhadap pelaksanaan retribusi parkir untuk mencegah praktik pungutan liar dan penyelewengan yang dapat merugikan PAD.

6. Sosialisasi dan Edukasi Masyarakat

Melakukan kampanye dan edukasi mengenai pentingnya membayar parkir secara sah dan dampak positif retribusi parkir terhadap pembangunan kota, untuk meningkatkan kesadaran dan partisipasi masyarakat.

7. Evaluasi dan Penyesuaian Kebijakan Secara Berkala

Dinas Perhubungan perlu melakukan evaluasi rutin terhadap kebijakan dan sistem parkir yang ada, serta menyesuaikan kebijakan sesuai dengan perkembangan kebutuhan dan situasi di lapangan, agar pengelolaan parkir tetap efektif dalam mendukung PAD.

DAFTAR PUSTAKA

- Afandi. Muhammad 2022. Implementasi Kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Jurnal Kebijakan Publik, Volume 13 Nomor (1), Hal : 99–103
- Afdhal Chatra. Komang, Rusliyadi. 2024. METODE PENELITIAN KUALITATIF : Panduan Praktis untuk Analisis Data Kualitatif dan Studi Kasus. Jambi. PT. Sonpedia Publishing Indonesia
- Alek Kurniawan, Bahrullah Akbar, Marja Sinurat, Meltarini. 2024. Strategi Optimalisasi Pendapatan Pajak Daerah Untuk Meningkatkan Kemandirian Keuangan (Analisis Di Kota Pekanbaru). Ekonomis: Journal of Economics and Business Vol 8, No 1 (2024): Maret, 962-969
- Anna A.N.S, Bambang Irawan. 2024. Optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Oleh Dinas Perhubungan Kota Balikpapan MIDA : Majalah Ilmiah Dinamika Administrasi Volume 21 Nomor 1, Januari 2024
- Annisa Putri, Anzu Elvia Zahara, Ogi Saputra. 2024. Optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir Pada Pendapatan Asli Daerah Kota Jambi. Jurnal Mahasiswa Ekonomi dan Bisnis Islam (JMEBI) Vol. 01, No. 01 (2024) November 2024, Hal : 1-13
- Arfianty, A., Arodhiskara, Y., Rosadi, I., & Fatimah, F. (2022, August). Good Corporate Governance Principles And Company Value: The Impact Of Financial Performance. In *Proceedings of the 3rd International Conference of Business, Accounting, and Economics, ICBAE 2022, 10-11 August 2022, Purwokerto, Central Java, Indonesia*.
- Azis, A. Muslimin H Kara, Muhammad Wahyuddin Abdullah, Amiruddin. 2020. Sharia Internal Control towards Organizational Commitment: Implementation and its' Implication. *Jurnal Reviu Akuntansi dan Keuangan*, Volume 10 Nomor 3, Hal. 525-534.
- Bastari., Rudy Gunawan,. dkk. 2023. Hukum Pajak di Indonesia, Penerbit Sada Kurnia Pustaka. Banten
- Basri, M. E., & Hasan. 2021. Kewenangan Daerah Dalam Rangka Peningkatan Pendapatan Asli Dsersh. CV Penerbit Qiara Media
- Desyadi, Murtir Jeddawi, Muh. Ilham, Faria Ruhana. 2023. Optimalisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Upaya Peningkatan Kinerja Penyelenggaraan Pemerintah Kabupaten Lampung Utara

Ekonomis: Journal of Economics and Business Volume 7,
Nomor 1 (2023) : Hal : 277-286

- Dhio N. M. W. 2024. Optimalisasi Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Batu Provinsi Jawa Timur. Repository Institut Pemerintahan Dalam Negeri (IPDN) <http://eprints.ipdn.ac.id/id/eprint/18809>
- Diksi Metris, Maman S. 2024. Dasar-Dasar Manajemen. Sumatera Barat-Yayasan Tri Edukasi Ilmiah
- Elia Ardyan, dkk. 2023. Metode Penelitian Kualitatif Dan Kuantitatif : Pendekatan Metode Kualitatif dan Kuantitatif di Berbagai Bidang. PT. Sonpedia Publishing Indonesia, Jambi.
- Fitri Yani Jalil, Iqlima Azhar, Mohammad Annas, dkk. 2024. Dasar-Dasar Perpajakan. PT. Sada Kurnia Pustaka.
- Hamid., ST Harlina,. 2023. Sistem Pemungutan Pajak di Indonesia. CV. Sarma Untung Jawa Tengah.
- Herman Jelatu. 2024. Optimalisasi Kinerja Organisasi Sinergi Fasilitas Kerja, Kualitas Sumber Daya Manusia, dan Kepuasan Kerja. Purwokerto- Penerbit Amerta Media
- Ilham Nur Rahman & Ade Nurzaman. 2023. Implementasi Kebijakan Retribusi Jasa Umum Penyelenggaraan Transportasi Bidang Perparkiran Pada Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya. Jurnal Pendidikan Indonesia: Teori, Penelitian dan Inovasi Vol. 3, No. 1, Januari 2023 Halaman 73-85
- Indah Tri Madyati HRP, 2023. Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Medan (Studi Kasus Pada Dinas Perhubungan Kota Medan). Skripsi : Program Studi Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Medan Area
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). 2023, Pengertian Optimalisasi (Online), (<https://kbbi.web.id/penerbitan>)
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI Nomor : 272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir
- Ma'ruf Akib, Wahyudi Umar, Marjani. 2023. Strategi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Melalui Optimalisasi Pajak Dan Retribusi Di Kota Kendari. Al-Ahkam Jurnal Hukum Pidana Islam Volume 5, No. 2, 2023

- Maulana Rizqi R, Imran Ismail, A Rasyid P. 2024. Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Retribusi Parkir dalam Perspektif Good Governancedi Kabupaten Sinjai. *Paradigma Journal of Administration*, Vol. 2 (2): 47-73, Desember 2024
- Mestria Cicilia Panjaitan. .2023. Optimalisasi Pengelolaan Lahan Parkir Menggunakan Program Integer Metode Branch And Bound Di Mall Plaza Medan Fair. *Jurnal Riset Rumpun Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam (JURRIMIPA)* Vol.2, No.2 Oktober 2023
- Novthalia Moningka, Harijanto Sabijono, Robert Lambey. 2022. Pengukuran Efektivitas Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tomohon. *Jurusan Akuntansi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Sam Ratulangi, Jurnal LPPM Bidang EkoSosBudKum (Ekonomi, Sosial, Budaya, dan Hukum)* Vol. 5 No. 2 Januari-Juni 2022, Halaman 949 - 956
- Nuringsih, N., Ifna, N., & Jamaluddin, J. 2023. Analysis of the Concept of Work Productivity in Islamic Economic Perspective. *Bulletin of Community Engagement*, Vol. 3 No. 2 (2023), Hal : 232-238.
- Nurmayana Siregar. 2022. Optimalisasi Otonomi Daerah Dalam Pelaksanaan Kebijakan dan Strategi. Medan-UMSU Press
- Pahri, 2023. Analisis Pengelolaan Retribusi Parkir Terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Di Kota Parepare (Perspektif Ekonomi Islam). Skripsi : Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Parepare
- Parepos.Fajar.co.id, 2023. Dishub Parepare Optimis Capaian PAD Parkir Tahun Ini Meningkat. Diterbitkan pada Tanggal 12 September 2023 dengan Responden Munandar Marzuki, melalui portal <https://parepos.fajar.co.id/2023/09/dishub-parepare-optimis-capaian-pad-parkir-tahun-ini-meningkat/>
- Peraturan Pemerintah Nomor 53 Tahun 2023 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah
- Peraturan Walikota Parepare Nomor 18 Tahun 2018 Tentang Lokasi Parkir Di Tepi Jalan Umum Dalam Kota Parepare
- Peraturan Daerah Parepare Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Retribusi
- Prayoga, A. D. 2021. Analisis Efektivitas Pemungutan Dan Kontribusi Pajak Parkir Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Batam - UPB

- Puji Yuniarti, Wiwin Wianti, Ratih Setyo Rini, Zahra, 2023. Metode Penelitian Sosial. PT. Nasya Expanding Magement (PT. NEM). Bojong Jawa Tengah
- Puspita., Ayu Fury, Devy Pusposari, M. Khoiru Rusydi. 2023. Local Taxing Power: Potensi, Pemeriksaan, dan Penagihan. Ti, UB Press. Malang
- Rani Rachmawati, Sri Sutrismi, Nur Ariyandani, dkk. 2024. Manajemen Keuangan : Strategi Mengelola Keuangan dengan Efisien dan Efektif. Yogyakarta-PT. Greem Pustaka Indonesia.
- Riana Mayasari. 2024. Perpajakan Pusat & Daerah: Perspektif Indonesia. Yogyakarta CV. Andi.
- Riza Phahlevi Marwanto, Rizal Aprianto, Siti Shofiah 2024. Optimalisasi Kinerja Juru Parkir Berorientasi Keselamatan Di Kabupaten Banjarnegara. Communnity Development Journal Vol.5 No. 1 Tahun 2024, Hal. 265-269
- Rochmat A Purnomo, Dhutarso A, Adi Santoso, Indah P. A, 2022. Penggalan dan Maksimalisasi Potensi Retribusi Daerah. Ponorogo-Gracias Logis Kreatif
- Rusdin Tahir, Maria C, dkk. 2024. Metodologi Penelitian Kualitatif : Mengumpulkan Bukti, Menyusun Analisis dan Mengkomunikasikan Dampak. Jambi. PT. Sonpedia Publishing Indonesia
- Saidin Nainggolan, Yusma Damayanti, 2024. Dasar-Dasar Manajemen. CV. Tohar Makassar.
- Saleh, H., Rosad, I., Manda, D., Maulana, Z., & Idris, S. 2021. The effect of good governance on financial performance: an empirical study on the siri culture. Journal of Asian Finance, Economics and Business Vol 8 No 5 (2021) 0795–0806
- Satriya, I Wayan Budi, Sari, Loso Judijanto, dkk. 2024. Konsep Dasar Perpajakan : Memahami konsep-konsep dasar dalam kajian Perpajakan di Indonesia. Yogyakarta-PT. Green Pustaka Indonesia.
- Selvy D.P.A.M, I Syafriyani, Andiriyanto. 2024. Optimalisasi Pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (Studi Pada Dinas Perumahan Rakyat Kawasan Permukiman Dan Perhubungan Kabupaten Sumenep): Prosiding Seminar Nasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Volume 1, Nomor 1, Februari 2024

- Sugiyono. 2022. Metode Penelitian Kuantitatif, Cetakan Ke-3. Bandung : Alfabeta, CV
- Suhendra, Adi., Djoko Sulistyono, dkk. 2021. Ekstensifikasi dan Intensifikasi Peningkatan PAD. Jakarta-Bina Praja Press
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, kemudian diganti dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 dan terakhir diganti dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
- Undang-Undang Nomor 33 tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintahan Pusat dan Daerah
- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah
- Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2009 Tentang MPR, DPR, DPD dan DPRD
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah
- Untung Lasiyono, dan Edy Sulistiyawan, 2024. Metode Penelitian Kualitatif. CV. Mega Press Nusantara, Sumedang Jawa Barat
- Yuliarso; Ahmad Averus Toana. 2024. Kebijakan Penyelenggaraan Perparkiran Implementasi Kebijakan Blok (BLUD, Legalitas, Organisasi dan Kolaborasi). Jakarta Selatan-Damera Press
- Zulkifli Anwar, Zaili Rusli, Febri Yuliani, 2023. Pelayanan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Kota Dumai. rogram Pascasarjana, Magister Administrasi Publik, Universitas Riau Jurnal Niara Vol. 15, No. 3 Januari 2023, Hal. 424-442.