

ANALISIS PENERIMAAN RETRIBUSI PELAYANAN PARKIR DI TEPI JALAN UMUM BERDASARKAN PERDA KOTA JAYAPURA NOMOR 14 TAHUN 2007

Rosari Uli Artha Saragi¹
rosari_uliartha@yahoo.com

Joddy E. H. Siahainenia²
jodysiahainenia@yahoo.com

Rachmaeny Indahyani³
irachmaeny@yahoo.co.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana jumlah lahan parkir, jumlah kendaraan dan PDRB berpengaruh terhadap penerimaan RPPTJU, perkembangan penerimaan RPPTJU sebelum dan sesudah Perda No.14 tahun 2007 dan kontribusinya terhadap retribusi daerah. Objek yang diteliti adalah realisasi penerimaan RPPTJU, jumlah lahan parkir, jumlah kendaraan dan PDRB. Metode analisis data yang digunakan adalah regresi berganda, t-test dan kontribusi. Hasil analisis ini menunjukkan secara deskriptif kuantitatif, lahan parkir dan kendaraan mempunyai pengaruh yang tidak signifikan dan PDRB sama sekali tidak berpengaruh, sedangkan Perkembangan sebelum dan sesudah Perda No.14 tahun 2007, secara umum dikatakan baik. Hal ini ditunjukkan dengan perkembangan realisasi RPPTJU sesudah berlakunya Perda, penerimaan RPPTJU meningkat dari 19,33 menjadi 20,5. Dan kontribusinya terhadap retribusi daerah pada tahun 2008 sebesar 5,59% selanjutnya terus mengalami penurunan sampai tahun 2011 menjadi 2,87%, pada tahun 2012 sempat mengalami kenaikan menjadi 4,45% dan kembali menurun pada tahun 2013 menjadi 3,75%.

Kata Kunci: *RPPTJU, Jumlah Lahan Parkir, Jumlah Kendaraan, PDRB*

PENDAHULUAN

Pembangunan daerah sebagai bagian dari pembangunan nasional pada hakekatnya diharuskan untuk mengembangkan kemandirian tiap-tiap daerah sesuai potensi sumber daya yang dimilikinya dan bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan merata dan terpadu. Untuk melaksanakan pembangunan yang berkesinambungan maka daerah / kota lebih dituntut untuk menggali seoptimal mungkin sumber-sumber keuangannya seperti: Pajak, retribusi, atau pungutan yang merupakan sumber-sumber Pendapatan Asli Daerah, seperti yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang pemerintahan daerah.

Pendapatan Asli Daerah adalah pendapatan yang diperoleh daerah yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Pendapatan Asli Daerah sebagai salah satu sumber pendapatan daerah yang membiayai penyelenggaraan pemerintah kota dan DPRD dan

¹ Alumni Program S₁ Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Cenderawasih

² Staf Pengajar Jurusan Ilmu Ekonomi Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Cenderawasih.

³ Staf Pengajar Jurusan Ilmu Ekonomi Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Cenderawasih.

memenuhi atau mencukupi Anggaran Belanja Rutin, sebagai syarat sekaligus kewajiban bagi setiap daerah seperti yang tercantum dalam Undang-Undang. Pendapatan Asli Daerah terdiri dari hasil Pajak Daerah, hasil Retribusi Daerah, Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang dipisahkan dan lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang sah.

Pemberian Otonomi Daerah dimaksud untuk meningkatkan daya guna dan hasil guna menyelenggarakan pemerintahan dalam rangka mengatur dan mengurus daerahnya sendiri, terutama untuk membiayai pembangunan. Dengan diberikannya hak daerah untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri tanpa campur tangan pihak lain adalah sangat tepat karena dengan demikian sudah memiliki kekuatan hukum untuk menentukan kebijakan dalam pengelolaan daerahnya, meskipun pada dasarnya tetap dikoordinir oleh Pemerintah Pusat.

Sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang pemerintahan daerah, bahwa hal-hal yang mendasarkan Undang-Undang ini adalah untuk mendorong memberdayakan masyarakat, menumbuhkan prakarsa dan kreatifitas serta masyarakat, mengembangkan peran dan fungsi DPRD. Oleh sebab itu Undang-Undang ini menempatkan Otonomi Daerah secara utuh pada daerah kabupaten dan kota.

Retribusi daerah selain sebagai salah satu sumber penerimaan bagi pemerintah daerah juga merupakan faktor yang dominan peranannya dan kontribusinya untuk menunjang pemerintah daerah salah satunya adalah retribusi parkir. Retribusi parkir sebagai salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang bersumber dari masyarakat, dimana pengelolaanya dilakukan oleh Dinas Pendapatan Daerah. Dalam rangka pencapaian pelayanan dan pelaksanaan pembangunan secara efektif dan efisien, maka setiap daerah harus secara kreatif mampu menciptakan dan mendorong semakin meningkatnya sumber-sumber Pendapatan Asli Daerah yang potensial adalah dari sektor jasa perpajakan, sumber-sumber keuangan atau sumber-sumber pendapatan asli daerah seperti yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang pemerintahan daerah.

Prinsip Otonomi Daerah menggunakan otonomi seluas-luasnya dalam arti daerah diberikan kewenangan mengurus dan mengatur semua urusan pemerintah diluar yang menjadi urusan yang ditetapkan dalam Undang-Undang ini. Daerah memiliki kewenangan membuat kebijakan serta, prakarsa pemberdayaan masyarakat yang bertujuan pada peningkatan kesejahteraan masyarakat, oleh sebab itu Undang-Undang ini menempatkan daerah secara utuh pada daerah kabupaten dan kota.

Pemungutan retribusi parkir di kota Jayapura adalah salah satu dari pelaksanaan otonomi yang luas, nyata dan bertanggung jawab sebagai mana yang dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan daerah dalam menggali dan mengembangkan potensi daerah dalam rangka untuk memperoleh dana sehubungan dengan penyelenggaraan tugas pemerintahan dan pembangunan daerah.

Perparkiran adalah merupakan bagian dari sub sistem lalu lintas angkutan jalan penyelenggaraannya dilaksanakan oleh pemerintah daerah, dalam rangka meningkatkan penyelenggaraan kepada masyarakat di bidang perparkiran, penataan lingkungan, ketertiban dan kelancaran arus lalu lintas serta sebagai sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD). Perparkiran secara umum juga diartikan sebagai suatu usaha untuk melaksanakan arus lalu lintas dan meningkatkan produktifitas sumber daya alam dan sumber daya manusia yang dimiliki oleh Negara. Dengan demikian perparkiran dasarnya dapat dikatakan sebagai usaha dasar untuk meningkatkan sumber daya alam, dan sumber daya manusia, dan mengubah masa lampau yang buruk menjadi jaman baru yang lebih baik.

Salah satu sumber pendapatan asli daerah (PAD) Pemerintah Kota Jayapura saat ini adalah dari sektor perparkiran. Terhitung dari 1 Januari 2008 pemerintah telah memberlakukan tarif retribusi parkir yang baru. Sebagaimana diketahui bahwa tarif retribusi parkir yang lama untuk kendaraan roda dua adalah Rp.500,- naik menjadi Rp.1000,- sedangkan tarif retribusi parkir untuk kendaraan roda empat yang lama adalah Rp.1000,- naik menjadi Rp.2000,-. Kenaikannya tidak tanggung-tanggung sebesar 100%. Kebijakan yang diusulkan oleh Pemkot Jayapura melalui Dinas Pendapatan Daerah ini telah disetujui oleh para anggota dewan dengan ditetapkannya Peraturan Daerah No.14 Tahun 2007 tentang perubahan tarif Perda Kota Jayapura No.15 Tahun 2000 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum. Berdasarkan konsep-konsep pemikiran tersebut dapat dirumuskan beberapa permasalahan spesifik yang menjadi perhatian dalam studi ini yaitu: (a) Bagaimana jumlah Lahan Parkir, Jumlah Kendaraan dan Pertumbuhan Ekonomi/ PDRB berpengaruh terhadap penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum Kota Jayapura, (b) Bagaimana perkembangan penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum sebelum dan setelah berlakunya Peraturan Daerah Kota Jayapura nomor 14 Tahun 2007, (c) Berapa besar kontribusi penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum terhadap Retribusi Daerah Kota Jayapura.

Adapun tujuannya secara umum adalah untuk memberikan gambaran yang jelas tentang perubahan yang ditimbulkan setelah berlakunya Perda Kota Jayapura No.14 Tahun 2007 serta faktor faktor yang mempengaruhinya. Sedangkann secara khusus, tujuan yang ingin dicapai dari studi ini adalah: (a) Untuk mengetahui dan menganalisa jumlah Lahan Parkir, Jumlah Kendaraan dan Pertumbuhan Ekonomi/ PDRB berpengaruh terhadap penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum Kota Jayapura, (b) Untuk mengetahui dan menganalisa perkembangan penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum sebelum dan setelah berlakunya Peraturan Daerah Kota Jayapura Nomor 14 Tahun 2007, (c) Untuk mengetahui kontribusi penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum terhadap Retribusi Daerah Kota Jayapura.

METODE PENELITIAN

Pendekatan Studi

Secara garis besar pendekatan yang digunakan dalam studi ini adalah pendekatan deskriptif kuantitatif yang dimaksud dengan pendekatan deskriptif kuantitatif adalah menggambarkan dan mengungkapkan suatu masalah, kejadian, peristiwa sebagaimana adanya dengan menggunakan model matematis, statistik, atau komputer.

Jenis, Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

Jenis data yang data yang dikumpulkan dalam studi ini meliputi data sekunder dan data primer. Data sekunder merupakan sebuah data atau sekumpulan data yang diperoleh, diliput dan dikumpulkan dari berbagai laporan yang telah dipublikasikan oleh beberapa institusi yang relevan. Sedangkan data primer merupakan data dasar yang langsung diliput pada informan yang sudah ditetapkan sebelumnya. Data-data sekunder yang akan diliput antara lain: (a) Pendapatan Asli Daerah Kota Jayapura., periode 2004 – 2013 data ini diperoleh dari Dinas Pendapatan Daerah Kota Jayapura dan (b) Jumlah lahan parkir resmi Kota Jayapura, periode 2008 – 2013 data ini diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Provisi Provinsi Papua dan (c) Jumlah kendaraan roda dua dan roda empat Kota Jayapura, periode 2008 – 2013 dan data ini diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Provisi Provinsi Papua (d) PDRB Kota Jayapura, periode 2008 -2013 data ini diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Provisi Provinsi Papua. Adapun teknik utama pengumpulan data yang digunakan dalam studi ini antara lain studi kepustakaan, observasi, wawancara mendalam dan dokumentasi.

Analisa Data

Untuk mencapai tujuan penelitian sebagaimana ditetapkan sebelumnya, penelitian ini menggunakan beberapa metode analisis data antara lain: Analisis Regresi Linier Berganda, *Paired-sample t-Test* dan Perhitungan Kontribusi.

Analisis Regresi Berganda

Metode Analisis Regresi Linier Berganda digunakan untuk mengetahui bagaimana jumlah lahan parkir, jumlah kendaraan dan pertumbuhan ekonomi/ PDRB berpengaruh terhadap penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum, melalui data data yang diperoleh dapat dilakukan analisis dengan rumus sbb:

Untuk melakukan analisis, model matematis persamaan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:
$$RPPTJU = f(\text{lahan parkir, kendaraan bermotor, pertumbuhan ekonomi}) \dots \dots \dots (1)$$

Model matematis diatas kemudian ditransformasikan ke dalam model ekonometrika sebagai berikut:

$$Y' = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + \dots + b_nX_n$$

- Y = Variabel dependen (penerimaan RPPTJU)
- X₁, X₂ dan X₃ = Variabel independen (jumlah lahan parkir, jumlah kendaraan dan pertumbuhan ekonomi/PDRB)
- a = Konstanta (nilai Y apabila X₁, X₂, X₃,.....X_n = 0)
- b₁, b₂, dan b₃ = Koefisien regresi (nilai peningkatan ataupun penurunan)

a. Deteksi Penyimpangan Asumsi Klasik

Deteksi penyimpangan asumsi klasik adalah serangkaian pendeteksian yang digunakan untuk mengetahui apakah hasil estimasi regresi yang dilakukan benar – benar bebas dari adanya gejala multikolinearitas, autokorelasi, dan heteroskedastisitas.

Model regresi akan dapat dijadikan alat estimasi yang tidak bias jika telah memenuhi persyaratan BLUE (*best linear unbiased estimator*) yaitu terbebas dari multikolinearitas, autokorelasi, dan heteroskedastisitas.

1. Deteksi Normalitas

Deteksi normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal atau tidak. Seperti diketahui bahwa uji t dan F mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Apabila asumsi

2. Deteksi Autokorelasi

Autokorelasi adalah korelasi antara anggota-anggota serangkaian observasi yang diuraikan menurut waktu dan ruang (Gurjarati 1997:2001). Konsekuensi adanya autokorelasi diantaranya adanya selang keyakinan menjadi lebar serta variasi dan sumber error terlalu rendah.

Deteksi autokorelasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi linear ada korelasi antara pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t – 1 (sebelumnya). Jika terjadi korelasi maka dinamakan ada problem autokorelasi.

Autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lainnya. Masalah ini timbul karena residual (kesalahan pengganggu) tidak bebas dari satu observasi ke observasi lainnya (Ghozali, 2005:95).

Model regresi yang baik adalah regresi yang bebas dari autokorelasi. Salah satu uji formal untuk mendeteksi autokorelasi adalah model Breusch – Godfrey atau dengan nama lain uji Langrange – Multiplier (LM).

3. Deteksi Multikolinearitas

Multikolinearitas adalah terjadinya hubungan linear yang sempurna di antara beberapa atau semua variabel independen dari suatu model regresi. Multikolinearitas berakibat kesulitan dalam melihat pengaruh variabel penjelas terhadap variabel yang dijelaskan (Gujarati, 2003). Multikolinearitas dalam penelitian dapat dideteksi dengan beberapa kaidah *rule of thumb* sebagai berikut:

- 1) Nilai R^2 yang dihasilkan dari hasil estimasi model empiris sangat tinggi, tetapi tingkat signifikan variabel independen berdasarkan uji t – statistik sangat kecil atau bahkan tidak ada variabel independen yang signifikan, maka hal ini mengidentifikasi adanya multikolinearitas.
 - 2) *Auxiliary Regression* yaitu dengan membandingkan nilai R^2 regresi utama dengan nilai R^2 regresi parsial. Regresi parsial didapatkan dengan meregresikan variabel – variabel independen secara bergantian. Apabila nilai R^2 regresi parsial lebih besar dibandingkan nilai R^2 regresi utama maka mengidentifikasi adanya multikolinearitas.
4. Deteksi Heteroskedastisitas

Deteksi heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian estimasi dari residual suatu pengamatan ke pengamatan yang lain. Heteroskedastisitas terjadi apabila variabel gangguan tidak mempunyai varian yang sama untuk semua observasi. Akibat dari adanya heteroskedastisitas, penaksir OLS tidak bias namun efisien (Gujarati, 2003).

Cara untuk mendeteksi ada atau tidaknya heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan menggunakan model Glejser yang tersedia dalam program Eviews. Hasil yang perlu diperhatikan dari uji ini adalah nilai F dan $Obs \cdot R^2$, secara khusus adalah nilai probabilitas dari $Obs \cdot R^2$.

1) Uji Statistik

Analisis dalam penelitian ini dilakukan melalui pendekatan analisis kuantitatif yaitu dengan model regresi dengan metode kuadrat terkecil biasa (OLS). Untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen maka dilakukan pengujian terhadap hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini.

a. Uji Signifikansi Individual (Uji t)

Uji statistik t pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel penjelas secara individual dalam menerangkan variasi variabel terikat. Hipotesis nol (H_0) yang hendak diuji adalah apakah suatu parameter (b_i) sama dengan nol, atau:

$$H_0 : b_i = 0$$

Artinya, apakah suatu variabel independen bukan merupakan penjelas yang signifikan terhadap variabel dependen. Hipotesis alternatifnya (H_a), parameter suatu variabel tidak sama dengan nol, atau:

$$H_a : b_i \neq 0$$

Artinya, variabel tersebut merupakan penjelas yang signifikan terhadap variabel dependen.

Untuk menguji kedua hipotesis ini digunakan statistik t. Statistik t dihitung dari formula sebagai berikut:

$$t = (b_i - 0) / S = b_i / S$$

di mana S = deviasi standar, yang dihitung dari akar varians. Varians (*Variance*), atau S^2 , diperoleh dari SSE dibagi dengan jumlah derajat kebebasan (*degree of freedom*). Dengan kata lain:

$$S^2 = \frac{SSE}{n-k} \dots (1)$$

Dimana n = jumlah observasi

k = jumlah parameter dalam model, termasuk intersept

Uji t menggunakan hipotesis sebagai berikut (Gurjarati, 2003).

1. $H_0: \beta_1 \leq 0$, yaitu tidak ada pengaruh signifikansi variabel jumlah lahan parkir terhadap variabel retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum.
 $H_1 : \beta_1 > 0$, yaitu terdapat pengaruh positif signifikansi variabel jumlah lahan parkir terhadap variabel retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum.
2. $H_0 : \beta_2 \leq 0$, yaitu tidak ada pengaruh signifikansi variabel jumlah kendaraan terhadap variabel retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum.
 $H_1 : \beta_2 > 0$, yaitu terdapat pengaruh positif signifikansi variabel jumlah kendaraan terhadap variabel retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum.
3. $H_0: \beta_3 \leq 0$, yaitu tidak ada pengaruh signifikansi variabel pertumbuhan ekonomi terhadap variabel retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum.
 $H_1 : \beta_3 > 0$, yaitu terdapat pengaruh signifikansi variabel pertumbuhan ekonomi terhadap variabel retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum.

Nilai t hitung dirumuskan dengan :

b_j : Koefisien regresi

$Se(b_j)$: Standard error koefisien regresi

b. Uji Signifikansi Simultan (Uji F)

Uji statistik F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel

terikat. Hipotesis nol (H_0) yang hendak diuji adalah apakah semua parameter dalam model sama dengan nol, atau:

$$H_0 : b_1 = b_2 = \dots = b_k = 0$$

Artinya, apakah suatu variabel independen bukan merupakan penjelas yang signifikan terhadap variabel dependen. Hipotesis alternatifnya (H_a), tidak semua parameter secara simultan sama dengan nol, atau:

$$H_a : b_1 \neq b_2 \neq \dots \neq b_k \neq 0$$

Artinya, semua variabel independen secara simultan merupakan penjelas yang signifikan terhadap variabel dependen. Untuk menguji kedua hipotesis ini digunakan statistik F.

Pada dasarnya nilai F diturunkan dari tabel ANOVA (*analysis of variance*). Ingat bahwa $TSS = SSR + SSE$, artinya *total sum of squares* (TSS) bersumber dari variabel regresi (SSR) dan variasi kesalahan (SSE), yang dibagi dengan derajat kebebasannya masing-masing.

Hipotesis yang digunakan dalam uji F adalah:

$H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = 0$, yaitu tidak ada pengaruh signifikansi variabel jumlah lahan parkir, jumlah kendaraan, dan pertumbuhan ekonomi.

$H_a : \beta_1, \beta_2, \beta_3 \neq 0$, yaitu terdapat pengaruh signifikansi variabel jumlah lahan parkir, jumlah kendaraan, dan pertumbuhan ekonomi .

c. Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengetahui seberapa jauh variasi variabel independen dapat menerangkan dengan baik variasi variabel dependen. Dimana apabila nilai R^2 mendekati 1 maka ada hubungan yang kuat dan erat antara variabel dependen dan variabel independen dan penggunaan model tersebut dibenarkan.

Menurut Gurjarati (2003) koefisien determinasi adalah untuk mengetahui seberapa besar presentase sumbangan variabel independen terhadap variabel dependen yang dapat dinyatakan dalam presentase.

Koefisien determinasi (R^2) dirumuskan:

$$R^2 = \frac{\sum (y_1 - \bar{y})^2}{\sum (y_1 - y)^2} \dots (3)$$

Nilai R^2 yang sempurna adalah satu (1), yaitu apabila keseluruhan variasi dependen dapat dijelaskan sepenuhnya oleh variabel independen yang dimaksudkan dalam model.

Jika $0 < R^2 < 1$ maka kesimpulan yang dapat diambil adalah:

- 1) Nilai R^2 yang kecil atau mendekati nol, berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen sangat terbatas.
- 2) Nilai R^2 mendekati satu, berarti variabel –variabel dependen mampu menjelaskan hampir semua informasi yang digunakan untuk memprediksi variasi variabel dependen.

Paired-Sample t-Test

Analisis *Paired-sample t-Test* merupakan prosedur yang digunakan untuk membandingkan rata-rata dua variabel dalam satu group. Artinya analisis ini berguna untuk melakukan pengujian terhadap satu sampel yang mendapatkan suatu *treatment* yang kemudian akan dibandingkan rata-rata dari sampel tersebut antara sebelum dan sesudah *treatment*. Dalam perhitungan manual *Paired-sample t-Test* menggunakan rumus sebagai berikut :

$$t_{\text{hitung}} = \frac{(\bar{x}_1 - \bar{x}_2) - (\mu_1 - \mu_2)}{\sqrt{\frac{\sigma_1^2}{n_1} + \frac{\sigma_2^2}{n_2}}}$$

Kemudian, untuk menentukan hipotesis yang terpilih sebelumnya ditentukan terlebih dahulu t_{tabel} nya. Untuk *paired-sample t-Test* nilai df (*degree of freedom*) nya adalah jumlah sampel dikurangi satu atau $n-1$.

Perhitungan Kontribusi

Analisis kontribusi retribusi parkir digunakan untuk mengetahui berapa besar sumbangan penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum dalam mendukung retribusi daerah. Analisis ini dihitung dengan cara membandingkan antara realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum dengan realisasi retribusi daerah.

$$= \frac{\text{Realisasi Penerimaan RPPTJU tahun } n}{\text{Realisasi Penerimaan Retribusi Daerah tahun } n} \times 100\%$$

HASIL PEMBAHASAN

1. Pengaruh jumlah Lahan Parkir, Jumlah Kendaraan dan Pertumbuhan Ekonomi (PDRB) terhadap penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum Kota Jayapura

Dari hasil pengelolaan data dengan menggunakan program SPSS 21 yang dilakukan terhadap Jumlah Lahan Parkir (X_1), Jumlah Kendaraan (X_2) dan Pertumbuhan Ekonomi/PDRB (X_3) sebagai variabel bebas dan Relalisasi Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sebagai variabel terikat selama tahun 2008 sampai tahun 2013, dengan hasil analisis sebagai berikut:

Tabel 1
Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	95.0% Confidence Interval for B	
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
(Constant)	19.786	1.466		13.499	.005	13.479	26.093
1 Jumlah lahan parkir	.705	.210	.868	3.347	.079	-.201	1.610
jumlah kendaraan	.130	.107	.383	1.220	.347	-.329	.590
PDRB	-.225	.125	-.414	-1.808	.212	-.761	.311

Dependent Variable: RPPJU

Predictors: (Constant), PDRB, Jumlah lahan parkir, jumlah kendaraan

Berdasarkan tabel di atas dapat disimpulkan Persamaan Regresi linier berganda persamaanya adalah sebagai berikut:

$$Y = 19.786 + 0,705X_1 + 0,130X_2 - 0,225X_3$$

Apabila variabel lain tidak ada atau nilainya nol, maka y atau penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sebagai konstanta sebesar 19.786.

1. Variabel X_1 mempunyai koefisien sebesar 0,705 maka variabel X_1 (Jumlah Lahan Parkir) mempunyai pengaruh terhadap penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum . Hal ini mengindikasikan bahwa variabel tersebut memiliki peran untuk meningkatkan penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, artinya apabila jumlah lahan parkir naik sebesar 1% maka penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum akan semakin meningkat sebesar konstanta ditambah 0,705 dengan asumsi variabel lain tidak ada.
2. Variabel X_2 mempunyai koefisien sebesar 0,130 maka variabel X_2 (Jumlah Kendaraan) mempunyai pengaruh terhadap penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum . Hal ini mengindikasikan bahwa variabel tersebut memiliki peran untuk meningkatkan penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, artinya apabila jumlah kendaraan naik sebesar 1% maka penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum akan semakin meningkat sebesar konstanta ditambah 0,130 dengan asumsi variabel lain tidak ada.

3. Variabel X_3 mempunyai koefisien sebesar $-0,225$ maka variabel X_3 (Pertumbuhan Ekonomi/PDRB) mempunyai pengaruh negatif terhadap penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Hal ini mengindikasikan bahwa variabel tersebut tidak memiliki peran untuk meningkatkan penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, artinya jika Pertumbuhan Ekonomi/PDRB meningkat sebesar 1% maka akan menyebabkan penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum menurun sebesar $-0,225$ dengan asumsi variabel lain tidak ada.

Uji t

Berdasarkan hasil uji t dibawah dapat disimpulkan bahwa:

1. X_1 (Jumlah lahan parkir) berpengaruh sebesar $0,377$ terhadap penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum tetapi tidak signifikan.
2. X_2 (Jumlah Kendaraan) berpengaruh sebesar $0,504$ terhadap penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum tetapi tidak signifikan.
3. X_3 (Pertumbuhan Ekonomi) tidak berpengaruh sebesar $-0,421$ penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum.

Tabel 2

Uji t

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	20.117	3.660		5.496	.032		
Jumlah Lahan Parkir	.377	1.099	.292	.343	.764	.204	4.907
¹ Jumlah Kendaraan	.504	.424	1.479	1.190	.356	.095	10.487
PDRB	-.421	.615	-.774	-.684	.564	.115	8.676

a. Dependent Variable: RPPJU

Uji F

Tabel 3

Uji F

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.157	3	.052	13.450	.070 ^b
Residual	.008	2	.004		
Total	.165	5			

a. Dependent Variable: RPPJU

Jadi disimpulkan bahwa:

F hitung > F tabel

13,45 < 3,59 jadi jika F hitung lebih besar dari F tabel maka Ho ditolak

Berdasarkan tabel dapat kita simpulkan terdapat pengaruh yang tidak signifikan variabel Jumlah Lahan Parkir, Jumlah Kendaraan, dan Pertumbuhan Ekonomi/ PDRB secara simultan terhadap Penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

1. Perkembangan Penerimaan Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Sebelum Dan Setelah Berlakunya Peraturan Daerah Kota Jayapura Nomor 14 Tahun 2007

Berikut ini penulis menyajikan perkembangan realisasi penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum sebelum dan sesudah berlakunya Peraturan Daerah No.14 Tahun 2007 dengan menggunakan alat analisis *Paired Sample t-Test* yang bertujuan untuk melihat perbandingan penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum sebelum dan sesudah berlakunya Perda No.14 Tahun 2007. Dan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4

Penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Sebelum dan Sesudah Berlakunya Perda kota Jayapura No. 14 Tahun 2007

RPPJU	SEBELUM	SESUDAH
1	244,150,000	886,060,200
2	205,214,000	939,647,200
3	265,154,100	866,052,300
4	287,496,000	662,960,000

Sumber: Dinas pendapatan Daerah Kota Jayapura,2015

Hasil dan Pembahasan Analisis Paired Sample t-Test

Tabel 5
Paired Samples Statistics

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	Sebelum	19.3313	4	.14422	.07211
	Sesudah	20.5387	4	.15487	.07744

Dari tabel output *Paired Samples Statistics* tersebut di atas dapat kita ketahui bahwa Penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum sesudah berlakunya Perda kota Jayapura No.14 Tahun 2007 mengalami kenaikan. Yakni dari 19,33% bertambah menjadi 20,53%.

Tabel 6
Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	Sebelum & Sesudah	4	-.819	.181

Dari tabel output *Paired Samples Correlations* tersebut di atas dapat kita ketahui bahwa korelasi antara sebelum dan sesudah berlakunya Perda kota Jayapura No.14 Tahun 2007 sebesar (-0,819) sehingga terdapat hubungan yang tidak signifikan.

Tabel 7
Paired Samples Test

		Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	Sebelum – Sesudah	-1.20740	.28528	.14264	-1.66135	-.75345	-8.465	3	.003

Dari tabel *Paired Samples Test* di atas dapat kita ketahui bahwa sig. (2-tailed) adalah 0.003 Hal ini berarti nilainya lebih kecil dari 0.05 ($\alpha = 5\%$). Sehingga dapat kita simpulkan bahwa selisih penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sebelum dan sesudah berlakunya Perda kota Jayapura No.14 Tahun 2007 untuk setiap sampel tidak sama dengan nol, jadi dengan berlakunya Perda kota Jayapura No.14 Tahun 2007 tersebut terbukti dapat meningkatkan penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum kota Jayapura.

Jadi kebijakan pemerintah dalam menaikkan tarif retribusi parkir sebesar 100% berhasil meningkatkan penerimaan Retribusi Parkir di Tepi Jalan umum yang cukup lumayan hal ini terlihat dari hasil *analisis paired samples test* yang menunjukkan penerimaan Retribusi Sesudah Perda Kota Jayapura No.14 Tahun 2007 mengalami kenaikan yang positif.

2. Kontribusi Penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum Terhadap Pendapatan Retribusi Daerah Kota Jayapura

Analisis kontribusi digunakan untuk mengetahui tingkat kontribusi retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum terhadap Pendapatan Retribusi Daerah Kota Jayapura.

Tabel 8
Kontribusi Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Terhadap
Pendapatan Retribusi Daerah Kota Jayapura Tahun 2008 - 2013

TAHUN	RPPJU	RETRIBUSI DAERAH	Kontribusi (%)
2008	886,060,200.00	15,834,102,251.00	5.59%
2009	939,647,200.00	18,062,710,647.00	5.20%
2010	866,052,300.00	20,712,637,476.00	4.18%
2011	662,960,000.00	23,070,684,681.00	2.87%
2012	1,014,588,500.00	22,754,815,300.00	4.45%
2013	1,131,826,300.00	30,160,219,215.00	3.75%
Rata - rata Kontribusi			4.34%

Sumber: Dinas pendapatan Daerah Kota Jayapura, 2015

Pada tabel 8 menunjukkan bahwa kontribusi retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum terhadap Pendapatan Retribusi Daerah Kota Jayapura untuk periode tahun 2008 – 2013 cenderung mengalami penurunan. Dapat dilihat pada tahun 2008 sampai 2011 kontribusi penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum terhadap Pendapatan Retribusi Daerah mengalami penurunan, disamping itu secara keseluruhan pencapaian target yang telah ditetapkan tidak selalu terealisasi

dengan baik, dalam arti penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum secara keseluruhan tidak selalu melebihi target yang telah dicanangkan, yaitu dari target penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum untuk tahun 2008 sebesar Rp. 600,000,000.00 terealisasi sebesar Rp.886,060,200.00 kemudian pada tahun 2009 target penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum sebesar Rp. 925,000,000.00 terealisasi sebesar Rp. 939,647,200.00 atau menurun dari 5.59% menjadi 5,20% dan pada tahun 2010 kembali mengalami penurunan menjadi 4,18% selanjutnya pada tahun 2011 kontribusi Penerimaan Retribusi Pelayanan Parki di Tepi Jalan Umum terhadap Pendapatan Retribusi Daerah masih mengalami penurunan yaitu dari 4,18% menjadi sebesar 2,87% tetapi pada tahun 2012 terjadi peningkatan kontribusi penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum terhadap Pendapatan Retribusi Daerah yaitu sebesar 4,45% dan kembali mengalami penurunan pada tahun 2013 menjadi sebesar 3,75%. Penurunan ini terjadi karena target dan realisasi Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum selalu mengalami perubahan yang tidak stabil

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat diambil kesimpulan antara lain:

1. Jumlah Lahan Parkir dan Jumlah Kendaraan berpengaruh terhadap Penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum kota Jayapura tetapi tidak signifikan artinya Jumlah Lahan Parkir dan Jumlah Kendaraan memiliki peran dalam ,meningkatkan penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum kota Jayapura. Dan untuk Pertumbuhan Ekonomi tidak memiliki peran dalam meningkatkan penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum kota Jayapura.
2. Kebijakan pemerintah dalam menaikkan tarif retribusi parkir sebesar 100% berhasil meningkatkan penerimaan Retribusi Parkir di Tepi Jalan umum yang cukup lumayan hal ini terlihat dari hasil *analisis paired samples test* yang menunjukkan penerimaan Retribusi Sesudah Perda Kota Jayapura No.14 Tahun 2007 mengalami kenaikan yang positif.
3. Kontribusi retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum terhadap Pendapatan Retribusi Daerah Kota Jayapura untuk periode tahun 2008 – 2013 cenderung mengalami penurunan

Saran

1. Diharapkan Dinas Pendapatan Daerah harus intensif dalam melakukan pendataan untuk memperoleh data yang akurat mengenai kawasan-kawasan perparkiran yang terdaftar di DISPENDA.
2. Petugas pemungutan retribusi agar dapat melaksanakan tugasnya dengan baik dan penuh rasa tanggungjawab serta sesuai dengan aturan-aturan yang ada sehingga tidak ada keluhan dari juru parkir.

3. Kepala bagian penagihan Dispenda kota Jayapura harus lebih intens dalam mengawasi petugas pemungut retribusi parkir di lapangan untuk meminimalisir kecurangan-kecurangan ataupun penyelewengan-penyelewengan yang terjadi dalam pemungutan Retribusi parkir di Kota Jayapura.

DAFTAR PUSTAKA

- Aprilian adi Yusti. 2010. *Implementasi Strategi Peningkatan Retribusi Parkir Di Kota Cilegon*. Skripsi. Serang
- Kesit, Bambang Prakosa , 2005. *Pajak dan Retribusi Daerah*. Cetakan kedua Yogyakarta: UII Press.
- Kuncoro Mudrajad, 2003. *Metode Riset Untuk Bisnis dan Ekonomi*. Jakarta: Erlangga
- Keputusan Menteri Dalam Negeri RI Nomor 73 tahun 1999 tentang *Pedoman penyelenggaraan Perparkiran di Daerah*.
- Peraturan Daerah Kota Jayapura Nomor 14 Tahun 2007 tentang *Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum*.
- Saputra D. Ismail, 2013. *Analisis Pengelolaan Retribusi Parkir di Kota Makassar*. Skripsi. Universitas Hasnuddin. Makassar
- Siahaan, Marihot P. 2013. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Cetakan ketiga. Rajawali Pers. Jakarta.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Bisnis (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R & D)*. Cetakan Kelimabelas. Alfabeta. Bandung.
- <http://tabloidjubi.wordpress.com>>2008 (diakses pada tanggal 20 April 2015)
- <http://barbie-fantasy.blogspot.com/2011/12/analisis-perhitungan-bunga-kredit-dan.html>(diakses pada tanggal 21 Mei 2015)
- http://id.wikipedia.org/wiki/Pertumbuhan_ekonomi(diakses pada tanggal 21 Mei 2015)
- <http://www.galeripustaka.com/2013/05/pengertian-cara-dan-jenis-parkir.html> (diakses pada tanggal 21 mei 2015)
- <http://informasi-jayapura.blogspot.com> (Diakses pada tanggal 01 juni 2015)
- <http://afexzs.blogspot.com/2012/11/uji-beda-t-test.html> (diakses pada tanggal 18 Juni 2015)
- <http://statistikceria.blogspot.com/2013/12/Pengujian-Perbedaan-Rata-rata-Dua-kelompok-berpasangan-dependent-parametrik.html> (diakses pada tanggal 18 Juni 2015)
- <http://www.statistikian.com/2014/04/independen-t-test-dengan-spss.html> (diakses pada tanggal 18 Juni 2015)
- [Id.wikipedia.org/wiki/Otonomi_daerah](http://id.wikipedia.org/wiki/Otonomi_daerah) (diakses pada tanggal 22 Mei 2015)
- www.jdih.setjen.kemendagri.go.id (diakses pada tanggal 21 Mei 2015)
- Tabloid jubi's weblog (Diakses pada tanggal 20 April 2015)