

**ANALISIS PENGELOLAAN RETRIBUSI PERPARKIRAN  
KENDERAAN BERMOTOR TERHADAP PENINGKATAN  
PENDAPATAN ASLI DAERAH  
KOTA AMBON**

**Tesis**

**Sebagai salah satu syarat untuk mencapai derajat  
Magister**

**PROGRAM STUDI  
EKONOMI PERENCANAAN PEMBANGUNAN**

**Disusun dan Diajukan Oleh :**

**MONTGOMERY WARBAL**

**P 0700203515**

**Kepada**

**PROGRAM PASCA SARJANA**

**UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASAR**

**2007**

## ABSTRAK

Montgomery Warbal, Analisis Pengelolaan Retribusi Perparkiran Kendaraan Bermotor Terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah di Kota Ambon (Dibimbing oleh DR. M.M. Papayungan, SE, M.A dan Dra. Ny. M. K. Tupamahu, M.Si )

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan manajemen pengelolaan pemungutan retribusi parker dalam mencapai sasaran yang direncanakan dengan menentukan strategi Kota Ambon Propinsi Maluku. peningkatan retribusi parkir ditepi jalan umum untuk peningkatan kontribusi penerimaan retribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Amboin.

Data yang dikumpulkan melealui responden yang terdiri dari para petugas parkir atau kolektor serta para pegawai Dinas Perhubungan Kota Ambon, dianalisis dengan metode deskriptif melalui teknik analisis SWOT untuk menentukan strategi pengelolaan yang tepat sebagai upaya untuk menjawab rumusan masalah.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengelolaan retribusi parkir di tepi jalan umum di kota Ambon mengalami penurunan tidak mencapai target, hal tersebut karena kinerja Dinas Perhubungan Kota Ambon, para Kolektor dan petugas pelaksanaan pemungutan retribusi.parkir di tepi jalan umum tidak efektif. Selanjutnya berdasarkan analisa SWOT ditemukan strategi dalam rangka meningkatkan penerimaan retribusi parkir berupa perbaikan infrastruktur pada areal parkir dan peningkatan mutu pelayanan di lapangan. Oleh karena itu disarankan untuk memberlakukan system voucher parkir dalam wilayah kota dan melakukan perhitungan target yang tepat dari potensi parkir yang ada di wilayah Kota Ambon

# **TESIS**

## **ANALISA PENGELOLAAN RETRIBUSI PERPARKIRAN KENDARAAN BERMOTOR TERHADAP PENINGKATAN PENDAPATAN ASLI DAERAH KOTA AMBON**

Disusun dan diajukan oleh :

**MONTGOMERY WARBAL**  
Nomor Pokok PO700203515

Telah dipertahankan didepan Panitia ujian Tesis  
Pada tanggal Februari 2007  
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat

**Menyetujui**  
**Komisi Penasihat**

---

**DR. M.M. Papayungan, SE, M.A**  
Ketua

---

**Dra. Ny. M. K. Tupamahu, M.Si**  
Anggota

**Ketua Program Studi**  
**Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan**

**Direktur Program Pasca Sarjana**  
**Universitas Hasanuddin**

---

**DR. Hj. Rahmatiah Zein, SE, MA**

---

**Prof. Dr. dr Razak Thaha, M.Sc**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG.**

Pembangunan pada hakekatnya merupakan proses perubahan yang dilakukan secara terus menerus dengan tujuan untuk memperbaiki taraf hidup masyarakat serta mencapai tujuan terciptanya masyarakat adil makmur dan sejahtera. Selanjutnya hasil-hasil pembangunan ini dapat dinikmati secara merata dan berkesinambungan oleh seluruh lapisan masyarakat.

Berkaitan dengan hal tersebut diatas sebenarnya secara umum tiap negara selalu ingin mencapainya melalui tiga tujuan kebijakan. Untuk negara Indonesia dikenal Trilogi Pembangunan yaitu : (1) pertumbuhan ekonomi yang cepat, ditandai dengan pertumbuhan pendapatan nasional maupun pendapatan perkapita; (2) Pemerataan pendapatan atau secara lebih luas adalah kenaikan ekonomi dan (3) Kestabilan ekonomi yang ditandai dengan stabilitas harga dan rendahnya angka pengangguran (Latief,2001)

Penerapan otonomi daerah dan desentralisasi terasa semakin memacu daerah untuk dapat lebih mampu berusaha secara lebih efektif dan efisien mungkin dalam berusaha serta berkompetisi guna mengembangkan berbagai potensi penerimaan daerah disatu sisi dan sekaligus demi mempercepat proses pembangunan secara umum maupun pembangunan ekonomi secara khusus di sisi lainnya. Hal ini di dukung dengan karakteristik tiap wilayah yang berbeda satu dengan lainnya baik secara geografis, maupun kultur budaya dan sumberdaya alam yang tersedia, menjadikan tiap daerah akan bertumbuh dan berkembang berdasarkan kekuatan/kemampuan perolehan penerimaan daerah itu sendiri. Atau dengan kata lain berdasarkan perbedaan tersebut, maka setiap daerah harus memiliki kebijaksanaan tersendiri dalam kegiatan

perencanaan maupun, pelaksanaan pembangunan dalam memacu pertumbuhan ekonominya agar tidak tertinggal dari daerah lainnya.

Sejalan dengan keterbukaan perekonomian secara global yang merupakan peluang sekaligus tantangan, maka setiap daerah dalam upaya melangkah kedepan akan bersaing dan berusaha menciptakan keseimbangan dalam kebersamaan guna mempercepat proses pembangunan daerah itu sendiri. Kondisi ini mengisyaratkan ketersediaan kekayaan dan eksploitasi terhadap sumberdaya daerah, semestinya dapat menumbuh kembangkan pertumbuhan dan pembangunan daerah itu sendiri.

Hal lain yang tidak kalah penting adalah perlu adanya kesadaran bahwa kegiatan pembangunan tidak dapat berjalan sendiri dan dilakukan oleh sepihak saja sebagai subjek maupun objek pembangunan, tetapi perlu adanya kerjasama pihak antara Pemerintah, masyarakat maupun pihak swasta secara bersama-sama dalam merancang, serta melaksanakan berbagai kegiatan tersebut. Berkaitan dengan hal ini maka diperlukan berbagai upaya perencanaan yang mantap, karena melalui perencanaan diharapkan tujuan pembangunan dapat dicapai dengan lebih efisien.

Pembangunan yang dilaksanakan dalam wujud perubahan – perubahan yang terencana pada berbagai aspek kehidupan bangsa dengan memanfaatkan segenap potensi sumber daya manusia, sumber daya alam, sumber daya buatan, dan kelembagaan yang tersedia baik sekarang maupun yang akan datang pada hakekatnya adalah untuk meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat. Hal ini dijabarkan melalui kegiatan – kegiatan yang berorientasi kepada peningkatan pendapatan masyarakat.

Berdasarkan keinginan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat secara tepat, maka pemerintah menerapkan strategi perencanaan pembangunan yang berorientasi kepada tercapainya pertumbuhan ekonomi yang tinggi dengan penekanan

pada pentingnya memacu pembangunan sektor – sektor yang dianggap potensi untuk dikembangkan lebih lanjut, dalam arti bahwa sektor itu dapat diharapkan menjadi lokomotif pembangunan terhadap sektor lainnya. Hal ini searah dengan tujuan dari kebijaksanaan pembangunan yang antara lain ; untuk mencapai pendapatan perkapita yang cepat, menyediakan kesempatan kerja yang cukup, mengusahakan adanya pembagian pendapatan yang lebih merata, mengurangi perbedaan dalam tingkat perkembangan dan kemakmuran antara daerah yang satu dengan yang lainnya serta untuk merubah struktur perekonomian menjadi seimbang.

Otonomi Daerah diartikan sebagai kewenangan daerah otonomi untuk mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang – undangan. Konsekuensi dari diberlakukannya undang – undang tersebut adalah beban tugas pemerintah daerah kabupaten /kota, partisipasi masyarakat semakin besar, penggalian potensi ekonomi daerah harus lebih maksimal dan digunakan dengan sebaik mungkin, dengan demikian kegiatan mulai dari merencanakan, mengatur, membiayai dan mengevaluasi segala aktivitas yang sesuai dengan keinginan masyarakat serta peraturan – peraturan yang berlaku.

Langkah pemberdayaan dan penciptaan pemerintah daerah yang kuat berdasarkan undang – undang tersebut serta memenuhi tuntutan reformasi dan perkembangan global. Hal ini dapat dilakukan dengan melakukan peninjauan terhadap berbagai aspek seperti kelembagaan ,ketatalaksanaan , pengawasan, serta sumber daya manusia. Peninjauan pada aspek kelembagaan dapat dimulai dengan pengorganisasian aparatur pemerintah yang bersih jujur dan berdedikasi dalam menanggulangi serta mengelola aset-aset penerimaan sebagai wujud perolehan pendapatan daerah. Sejauh mana perolehan penerimaan daerah ini akan diterima tergantung pada seberapa besar

sumber-sumber penerimaan tersebut dapat dikelola dan diatur secara baik dan tersistim dalam suatu pengorganisasian yang bersih jujur dan berkelanjutan.

Menurut wijaya ( 1992 ) ada beberapa tolakukur yang dapat digunakan untuk menilai kemampuan daerah dalam berotonomi dan untuk itu kemampuan Daerah dibagi dalam beberapa variabel yang salah satu diantaranya adalah kemampuan pendapatan asli daerah /keuangan daerah. Hal yang dikemukakan oleh Wijaya tersebut sangat relevan dengan kondisi saat ini. Karena dalam pelaksanaan kegiatan pemerintah dan pembangunan, pemerintah daerah memerlukan dana yang sangat besar. Dalam Undang – undang No.32 Tahun 2004 tentang perimbangan keuangan daerah antar pemerintah pusat dan daerah disebutkan penyelenggaraan urusan pemerintah daerah dalam rangka pelaksanaan desentralisasi didanai APBD yang salah satu sumbernya adalah pendapatan asli daerah dimana unsur utama adalah pajak daerah .Kondisi sekarang sangat berbeda dimana dana alokasi umum ( D A U ) dan dana alokasikhusus ( DAK ) tidak sebesar anggaran pemerintah orde baru, untuk hal itu kemampuan daerah menggali hasil potensi keuangan dan ekonominya benar – benar diperlukan

Salah satu aspek dari pemerintah daerah yang harus diatur secara hati – hati adalah masalah pengelolaan keuangan daerah dan anggaran daerah. Aspek ini menjadi penting karena merupakan salah satu indikator kemampuan daerah dalam melaksanakan otonominya. Anggaran daerah atau anggaran pendapatan dan belanja daerah merupakan instrument kebijakan yang utama bagi pemerintah daerah dan menduduki posisi sentra dalam upaya pengembangan kapabilitas dan efektivitas pemerintah daerah.

Sejalan dengan kewenangan tersebut, pemerintah diharapkan mampu menggali dan meningkatkan sumber –sumber penerimaan untuk membiayai kegiatan

pemerintah dan pembangunan melalui pendapatan asli daerah (PAD) . Upaya peningkatan PAD dapat dilakukan dengan intensifikasi sumber daya dan sarana yang tersedia atau memungkinkan serta berbagai upaya meningkatkannya secara lebih efektivitas pemungutan yaitu dengan mengoptimalkan potensi yang ada serta berupaya menggali sumber – sumber pendapatan baru yang potensi memungkinkan sehingga dapat dipungut pajak atau retribusinya. Selanjutnya berdasarkan penjelasan Undang – undang No.25 Tahun 1999 adalah penerimaan yang diperoleh daerah dari sumber-sumber dalam wilayahnya sendiri yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuaidengan peraturan perundang – undangan.

Kota Ambon sebagai pusat pemerintahan sekaligus sebagai pusat bisnis memberikan peluang dan kesempatan untuk dapat lebih meningkatkan pendapatan daerah melalui penerimaan retribusi. Unsur-unsur penerimaan retribusi sendiri terdiri dari berbagai bentuk dan kategori seperti misalnya bagian pendapatan daerah yang berasal dari pajak daerah, retribusi daerah, laba BUMN serta pos lain-lain dari PAD. Disamping itu terdapat pula berbagai dana perimbangan pinjaman daerah serta pos lainnya yang sah. Dari pos retribusi sendiri terdapat berbagai penerimaan retribusi seperti retribusi pelayanan kesehatan, retribusi persampahan/kebersihan, retribusi pemakaman, retribusi parkir ditepi jalan umum serta lainnya.

Berdasarkan gambaran data yang diperoleh ternyata sumbangan retribusi daerah terhadap besarnya pendapatan daerah cukup menjanjikan bahkan ada kecenderungan menaik dari tahun ke tahun seperti tergambar pada tabel berikut ini :

Tabel 1.  
Perkembangan Retribusi dan PAD  
Kota Ambon Tahun 2001-2995

Tahun	RETRIBUSI		PENDAPATAN ASLI DAERAH	
	TARGET	REALISASI	TARGET	REALISASI
2001	868.487.000.00	580.875.110.00	2.816.719.000.00	1.734.665.248.66
2002	992.785.110.00	1.172.392.985.00	4.560.564.000.00	5.506.062.388.06
2003	3.195.151.339.00	3.818.045.924.00	8.421.863.895.00	8.783.407.610.00
2004	4.559.761.739.00	4.146.654.095.00	10.449.416.762.00	11.041.137.082.50
2005	4.993.086.720.00	5.728.625.242.00	11.810.744.373.00	13.334.603.623.71

Sumber : DisPenDa Kota Ambon.

Gambaran ini menunjukkan terjadi peningkatan penerimaan pendapatan asli daerah dari tahun ketahun dengan jumlah penerimaan dari retribusi secara umum juga mengalami peningkatan yang cukup tajam. Walaupun demikian besar jumlah sumbangan retribusi perpajakan belum seberapa dibandingkan dengan sumbangan retribusi yang lainnya. Sebagai salah satu sumber penerimaan retribusi daerah Kota Ambon maka retribusi perpajakan dirasakan masih dapat ditingkatkan hasil penerimaannya.

Retribusi perpajakan kendaraan bermotor merupakan bagian dari pendapatan asli daerah yang keberadaannya dan sistem pengelolaan dan sistem pemungutan dirasakan belum optimal dikarenakan terjadi konflik sosial di kota Ambon. Untuk itu pemerintah kota kembali berusaha mengoptimalkan retribusi parkir kendaraan bermotor dengan sistem pengelolaan diberikan kepada pengusaha, koperasi pada lajur-lajur tertentu terutama untuk daerah/lokasi dengan tingkat efektivitas masuk keluar kendaraan yang ramai. Berdasarkan data yang diperoleh serta pengamatan terlihat bahwa tingkat penerimaan retribusi parkir masih belum optimal dibandingkan dengan luas lahan parkir yang tersedia. Disamping terdapat perbedaan yang cukup besar antara target dan realisasi penerimaan retribusi tersebut. Hal ini tergambar pada tabel berikut ini :

Tabel .2  
Perkembangan Penerimaan Retribusi Parkir  
Kota Ambon  
Periode 2001-2005

Tahun	Target	Realisasi
2001	14.130.000.00	1.525.500.00
2002	90.450.000.00	64.122.500.00
2003	232.470.000.00	123.875.400.00
2004	123.975.000.00	32.110.375.00
2005	125.100.000.00	69.229.660.00

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Ambon..

Hal ini berarti penerimaan daerah yang berasal dari sumber retribusi perpajakan menggambarkan kondisi yang berfluktuasi dengan kecenderungan menurun. Kondisi ini jika dibandingkan dengan besarnya wilayah perpajakan yang semakin menjamur dan bahkan meluas untuk beberapa wilayah di daerah Kota Ambon masih merupakan bagian kecil saja. Perbedaan besar/luasnya wilayah perpajakan dengan besarnya penerimaan yang diperoleh merupakan hal prinsip yang perlu diketahui dan ditindak lanjuti.

Kondisi ini diharapkan dapat dirubah searah dengan semakin kondusifnya Kota Ambon dan berbagai upaya yang digalakkan oleh Pemerintah Kota melalui Dinas Perhubungan yang menata sumber-sumber penerimaan retribusi yang berkaitan dengan masalah perhubungan. Hal ini dilakukan berdasarkan pengalaman yang telah lewat bahwa sistem pengelolaan berjalan agak tersendat karena kurangnya kontrol secara langsung terhadap sumber penerimaan dimaksud. Untuk kedepan diharapkan paradigma yang membiarkan sumber-sumber penerimaan daerah terabaikan semakin dirobah .

Alur pengelolaan sumber penerimaan retribusi perpajakan ini yang akan dikaji lebih mendalam untuk mekanisme manajemen pengelolaan yang selama ini dilakukan yang merupakan penyebab kurangnya sumbangan retribusi perpajakan terhadap retribusi daerah yang sekaligus merupakan bagian sumbangan kepada

Pendapatan asli Daerah. Selain itu pertimbangan bahwa potensi perparkiran dikota Ambon masih cukup besar. Dimana potensi tersebut apabila dilihat dari aspek ekonomi masih dapat lebih ditingkatkan lagi sekaligus dapat memberikan keuntungan kepada pemerintah daerah dalam membantu penambahan pemasukan pendapatan asli daerah Kota Ambon.

## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang disimpulkan beberapa masalah sekaligus merupakan pertanyaan penelitian yang dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana perkembangan pengelolaan dan pemungutan retribusi parkir efektif atau tidak efektif terhadap kontribusi penerimaan retribusi daerah.
2. Seberapa besar penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum dan kontribusinya kepada Pendapatan Asli Daerah Kota Ambon serta faktor – faktor penyebabnya.

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun yang menjadi tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui keadaan dan perkembangan pengelolaan dan pemungutan retribusi perparkiran di tepi jalan umum Kota Ambon.
2. Untuk mengetahui kontribusi retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah serta faktor-faktor penyebabnya.

#### **D. Kegunaan Penelitian**

Adapun kegunaan yang diharapkan dalam penelitian ini adalah :

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dalam rangka meningkatkan dan mengembangkan ilmu pengetahuan khususnya bidang ekonomi perencanaan pembangunan.
2. Hasil penelitian ini dapat dijadikan masukan bagi Pemerintah Kota Ambon umumnya dan dinas perhubungan kota Ambon khususnya dalam menyusun strategi pengelolaan retribusi parkir yang selanjutnya merupakan sumber peningkatan pendapatan asli daerah.
3. Sebagai referensi bagi penelitian lain yang mungkin berkaitan dengan penelitian ini.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Hasil Penelitian

Mappelawa ( 2003 ) dalam penelitian yang berjudul Strategi peningkatan retribusi parkir dalam rangka penerimaan pendapatan asli daerah di Kabupaten Sinjai, dengan melihat variabel yang diteliti potensi retribusi parkir yakni kendaraan, lokasi dan waktu pemungutan retribusi parkir diukur dari besarnya tingkat penerimaan, biaya operasional dan target yang optimal. Dari hasil penelitian ditemukan bahwa aspek perencanaan penerimaan retribusi parkir belum didasarkan pada potensi parkir yang ada. Perlu adanya peningkatan kinerja petugas dari dinas perhubungan dalam pelaksanaan pemungutan parkir dan pengawasan dilakukan terhadap penarikan retribusi parkir. Selanjutnya Mappelawa menyarankan pula bahwa pemerintah harus menempatkan personil pengelola dengan memperhatikan latar belakang pendidikan, harus berkoordinasi dan bekerjasama dengan instansi terkait, harus memberikan honor/tunjangan kepada petugas pengelola parkir sehingga menghindari penyelewengan yang terjadi, dan perlu meningkatkan pelayanan kepada pemakai jasa parkir.

Yamin ( 2000 ), dalam penelitiannya yang berjudul efektivitas pengelolaan perparkiran dalam meningkatkan pendapatan asli daerah dengan menganalisis variabel pengelolaan perparkiran yakni perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan, serta faktor – faktor yang berpengaruh terhadap pengelolaan perparkiran yang terdiri atas target penguatan yang tidak riil, kedisiplinan masyarakat pengguna jasa, penegakan hukum, penyempurnaan titik parkir. Dalam penelitian tersebut ditemukan bahwa target penguatan yang tidak riil dipengaruhi oleh variabel perencanaan dan pengawasan.

Selanjutnya Mongunsidi ( 2002 ) tentang pengelolaan pajak hotel dan restoran di Kabupaten Bore, menemukan adanya perbedaan antara target dan realisasi dimana penyebabnya adalah kemampuan aparat didalam melakukan pendataan potensi yang tidak realistis, selain itu juga penetapan target tidak sesuai potensi yang ada.

Dari beberapa hasil penelitian diatas terlihat bahwa variabel yang sangat berpengaruh terhadap peningkatan PAD adalah Variabel manajemen pengawasan ( *law enforcement*), pendataan potensi dan penetapan target yang riil ( perencanaan). Sehubungan dengan penelitian upaya pengelolaan retribusi parkir dalam meningkatkan pendapatan asli daerah ini, maka penelitian ini lebih menekankan pada aspek Manajemen Pengelolaan, serta efektivitas dan efisiensi pengelolaan retribusi perpajakan dalam mengukur kinerja Dinas Perhubungan Kota Ambon dalam meningkatkan pendapatan asli daerah.

## **B. Tinjauan Teori dan Konsep**

### **1. Pengertian Retribusi Daerah.**

Retribusi adalah suatu pembayaran dari rakyat kepada pemerintah dimana dapat dilihat adanya hubungan antara balas jasa langsung diterima dengan adanya pembayaran retribusi. Dalam Undang – Undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak dan Retribusi Daerah dinyatakan bahwa retribusi daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atau jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau badan.

Retribusi (Bea ) Daerah adalah suatu pungutan daerah , yang diperuntukkan sebagai pembayaran yang disebabkan pemakaian atau untuk memperoleh jasa dari pekerjaan, usaha atau milik daerah atau jasa yang diberikan oleh daerah, baik jasa

yang langsung maupun jasa yang diberikan secara tidak langsung ( Riwukoho, 1988:42 ).

Berbeda halnya dengan pajak, retribusi mempunyai hubungan langsung dengan kontraprestasi yang diberikan oleh daerah karena pembayaran tersebut memang secara khusus dimaksudkan untuk mendapatkan suatu prestasi dari Negara yang dapat dinikmati secara perorangan. Pengenaan retribusi didasarkan pada peraturan – peraturan yang berlaku umum, dimana pelaksanaan pemungutannya bersifat ekonomis, artinya pihak-pihak yang bersangkutan bebas untuk membayar atau tidak, tetapi bilamana tidak membayar, maka mereka tidak akan mendapat fasilitas tertentu dari Negara atau Daerah.

Dalam rangka pemngutan retribusi daerah tersebut, Kristiadi ( 1985 :32) mengemkkan beberapa hal yag sangat penting yaitu :

1. Adanya pelayanan yang secara langsung diberikan sebagai imbalan dari pungutan yang dikenakan.
2. Adanya kebebasan dalam memilih pelayanan.
3. Harga pelayanan atau angkos pelayanan yang tidak melebihi pemungutan yang dikenakan untuk pelayanan yang diberikan.

Abdulrahman ( 1985: 47 ) mengemukakan bahwa retribusi merupakan bagian terbesar dari sumber – sumber pendapatan asli daerah yang perlu dikelola secara lebih baik agar pemakai jasa merasa puas terhadap layanan yang diberikan . Karena tujuan utama terhadap pemungutan retribusiana diperlukan kepada masyarakat pemakai jasa atau fasilitas yang dikelola oelh pemerintah daerah.

Sementara Widjaja ( 1992: 80 ), mengatakan bahwa retribusi merupakan harga dan suatu pelayanan langsung ( *cost recovery* ) dari pemerintah daerah dengan

memperhatikan kualitas pelayanannya harus baik dan perlu ditingkatkan sesuai dengan besarnya retribusi yang ditarik/ di pungut.

Binder ( 1987: 124 ) mengatakan bahwa retribusi adalah ikatan bagi setiap orang yang telah menggunakan jasa baik kepada daerah maupun pada suatu lembaga yang telah terikat pada suatu aturan yang dikeluarkan oleh pemerintah. Kebijakan memungut bayaran untuk barang dan layanan yang disediakan pemerintah berpangkal pada pengertian efisiensi ekonomi. Dalam hal orang –perorang bebas menentukan besar layanan tertentu yang hendak dinikmatinya, harga layanan itu memainkan peranan penting dalam menjatah permintaan, mengurangi penghamburan, dan dalam memberikan isyarat yang perlu kepada pemasok mengenai besar produksi layanan tersebut.

Teori ekonomi mengatakan, harga barang atau layanan yang disediakan pemerintah hendaknya didasarkan pada biaya tambahan ( *marginal cost* ) yaitu perubahan /penambahan biaya untuk melayani setiap penambahan konsumsi yang terakhir. Karena sebagian besar layanan pemerintah disediakan dari kedudukan monopoli, maka manfaat ekonomi untuk masyarakat akan paling tinggi jika pemerintah menetapkan harga layanan bersangkutan seolah - olah

Pada kondisi pasar bersaing , dan memproduksi jasa itu dititik tempat biaya tambahan sama dengan penerimaan tambahan ( *marginal revenue* ) dan selanjutnya menekan harga dengan *marginal cost* atau bahkan menerapkan *Average Cost Pricing* . Harga ini akan menentukan tingkat permintaan sehingga sesuai dengan penawaran, dan akan memberikan isyarat di atas sumberdaya yang diperlukan untuk memungkinkan penawaran dinaikan sesuai dengan permintaan.

Burhanuddin ( 1995: 9 ) mengatakan retribusi sebagai pungutan yang dilakukan sehubungan dengan sesuatu jasa dan fasilitas yang diberikan oleh

pemerintah secara langsung dan nyata kepada masyarakat. Lebih lanjut dikatakan bahwa retribusi daerah sebagai salah satu elemen pemasok utama terhadap pendapatan asli daerah, memiliki peranan yang sangat urgen dalam rangka mendinamisasikan gerak lajunya pemerintahan dan pembangunan. Dalam kaitan tersebut, maka untuk mengoptimalkan pendapatan asli daerah dari komponen retribusi daerah diperlukan dukungan dan peran serta masyarakat dan aparat pemerintah.

Berdasarkan pernyataan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pencapaian target retribusi daerah merupakan perwujudan tingkat kesadaran antara masyarakat pemakai dengan unsure aparat pengelola retribusi. Untuk itu keterpaduan antara kedua unsur yaitu antara pemakai jasa dengan aparat pengelola (*pelaksana*) harus diperhatikan terutama dalam penentuan lebih realistis dan sesuai dengan potensi retribusi yang ada.

## **2. Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.**

Retribusi di bagi dalam tiga golongan yakni retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha, dan retribusi perizinan tertentu. Penggelongan jenis retribusi tersebut dimaksudkan guna menetapkan kebijakan umum tentang prinsip dan sasaran dalam peneapan sector retribusi yang ditentukan dalam pasal 21 Undang – Undang Pajak Daerah tentang prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif.

Retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum, berdasarkan perda Kota Malang Nomor 2 tahun 2002, sebagai berikut :

- a. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan bermotor bersifat sementara
- b. Tempat parker umum adalah tempat yang berada di tepi jalan atau halaman pertokoan yang tidak bertentangan dengan rambu- rambu lalu lintas dan tempat – tempat lain yang sejenis yang diperbolehkan untuk tempat parker umum dan

dipergunakan untuk menaruh kendaraan bermotor dan atau tidak bermotor yang tidak bersifat sementara.

- c. Tempat parkir khusus adalah tempat yang khusus disediakan, dimiliki dan atau dikelola oleh pemerintah daerah, orang atau badan yang meliputi pelataran lingkungan parkir, taman parkir dan atau gedung parkir dan sejenisnya.
- d. Tempat parkir insidental adalah tempat parkir kendaraan yang diselenggarakan secara tidak tetap atau tidak permanen karena adanya suatu kepentingan atau kegiatan dan atau keramaian, baik mempergunakan fasilitas umum maupun fasilitas sendiri.
- e. Petak parkir adalah bagian – bagian dari tempat parkir untuk memarkir kendaraan yang ditandai dengan marka jalan.
- f. Petugas parkir adalah petugas yang diberi tugas untuk mengatur penempatan kendaraan yang di parkir.
- g. Rambu parkir adalah tanda – tanda yang menunjukkan tempat – tempat parkir yang ditunjuk.
- h. Kendaraan adalah setiap kendaraan beroda dua atau lebih baik motor maupun tidak bermotor.
- i. Retribusi tempat parkir adalah pembayaran atas pelayanan tempat parkir.
- j. Wajib retribusi adalah orang atau badan yang mendapatkan atau menikmati jasa pelayanan parkir.
- k. Objek retribusi adalah pelayanan penyediaan tempat parkir umum dan tempat parkir khusus yang meliputi :
  - > di tepi jalan umum yang diizinkan
  - > pelataran/ lingkungan parkir yang merupakan halaman kantor instansi pemerintah daerah.

- > halaman pertokoan
- > taman parkir
- > gedung parkir, dan
- > tempat – tempat lain yang sejenis.

1. Subjek retribusi adalah setiap yang memanfaatkan tempat parkir umum dan tempat parkir khusus.

### **3. Pengertian Pengelolaan**

Keberhasilan pada berbagai bidang usaha yang dilakukan baik pada unit organisasi pemerintah maupun pada unit organisasi swasta dan perorangan tentunya tidak terlepas dari pada bidang keahlian dan profesionalisme unsur pelaksana (aparatur pelaksana) tersebut. Seperti halnya efektivitas pengelolaan pajak dan retribusi sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah di kota ambon sangat ditentukan oleh kemampuan aparat pelaksana dalam menggali berbagai potensi sumber pajak dan retribusi serta sumber-sumber lain yang sah.

Hamalik ( 1993: 18 ) mengemukakan bahwa pengelolaan adalah suatu totalitas yang terpadu yang terdiri atas perangkat ketenagaan, organisasi pelaksana pengendalian dan penilaian yang saling berhubungan, pengaruh-mempengaruhi, ketergantungan dan saling terobos satu sama lain dalam rangka penyediaan sarana yang diperlukan dalam pelaksanaan tugas. Pengelolaan ini merupakan bagian dari proses manajemen, karena didalamnya harus diperhatikan mengenai proses kerja yang baik. Mampu mengorganisasikan suatu pekerjaan serta mengarahkan dan mengontrol sehingga apa yang diinginkan dapat terlaksana dengan baik.

Pengelolaan pada suatu organisasi dapat mempergunakan cara sebagaiberikut;

1. Merencanakan kebutuhan informasi sesuai dengan kebutuhan pimpinan, pengelola, pelaksana dan pemakai yang berwenang mengambil suatu keputusan.
2. Menyediakan bahan – bahan yang dibutuhkan sesuai dengan apa yang diinginkan atau apa yang diinginkan diicipai.
3. memberikan kemudahan dalam berbagai kegiatan serta dilakukan secara efisien dan efektif.
4. Meningkatkan pengetahuan dan kemampuan petugas dan pelaksana dalam bidang pengelolaan.
5. Melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap proses dan hasil pelaksanaan lapangan.
6. Melaksanakan tertib pengelolaan yang lancar dan terarah serta tepat waktu.

Berbagai kebijaksanaan yang dapat dijadikan landasan dalam pengelolaan adalah : (1) Fungsionalisasi, (2) Keterpaduan, (3) Profesionalisme, (4) Mutu dan kualitas. Dari pernyataan tersebut dapat disimpulkan pengelolaan merupakan suatu proses kegiatan yang didalamnya terdiri dari berbagai unsure yang satu sama lain saling mempengaruhi, baik antara pimpinan maupun anggotanya, maupun antar sesama anggota dengan harapan agar apa yang ingindicapai dapat terlaksana dengan baik. Pengelolaan juga dapat diartikan sebagai suatu cara untuk dapat mendukung antara satu dengan yang lainnya, agar proses kerja yang dilaksanakan dapat berjalan lancar, terarah dan tepat waktu sehingga tepatlah bahwa pengelolaan pajak dan retribusi merupakan suatu cara terbaik untuk dapat menghimpun, mengatur dan mengelola berbagai potensi pajak dan retribusi sebagai sumber pendapatan daerah dalam rangka peningkatan PAD.

### 3. Pengertian Manajemen.

Dalam organisasi pemerintah maupun swasta manajemen mempunyai peranan yang penting sebagai pedoman untuk melaksanakan berbagai aktivitas organisasi tersebut. Sejalan dengan hal tersebut di atas maka, Terry ( 1963 ) mengemukakan bahwa manajemen adalah mencapai suatu tujuan yang telah ditentukan melalui usaha orang lain. Dari pandangan di atas maa dapat disimpulkan bahwa pada prinsipnya manajemen adalah suatu proses kegiatan atau usaha pencapaian tujuan tertentu melalui kerjasama dengan orang – orang lain.

Dari pengertian manajemen tersebut terdapat pula fungsi – fungsi manajemen yang senantiasa dibutuhkan oleh organisasi pemerintah maupun swasta sebelum melaksanakan berbagai aktivitas atau tujuan dari organisasi tersebut maka, menurut pendapat Siagian ( 1987) ada beberapa fungsi manajemen yaitu : Planning, Organizing, Motivating, Controlling dan Evaluating.

Berkaitan dengan permasalahan penelitian, maka dari beberapa fungsi manajemen tersebut yang terpenting antara lain :

#### a.1 Perencanaan ( Planning ).

Perencanaan merupakan fungsi pertama dari fungsi – fungsi manajemen lainnya oleh karena itu harus didudukan pada porsi yang sebenarnya, karena apabila fungsi ini rusak dapat mempengaruhi fungsi lainnya. Fungsi perencanaan merupakan fungsi pokok dan sangat menentukan keberhasilan dalam upaya.mencapai tujuan sebagaimana yang telah ditentukan sebelumnya.

Untuk lebih memberikan gambaran yang lebih relevan dengan permasalahan penelitian, maka terlebih dahulu penulis mengutip defenisi perencanaan menurut Farland ( 1981) adalah memutuskan tujuan berdasarkan ramalan yang terjadi dalam waktu yang akan datang ( for casting = melihat kedepan ). Di

dalam Forecasting dipertimbangkan tentang apa yang terjadi ( Kecendrungan /Trends ) perubahan/ change dan masalah – masalah pada waktu yang akan datang itu.

Sehubungan dengan definisi tersebut diatas, Gullick (1981 ) mengatakan bahwa perencanaan adalah suatu perincian dalam garis besar, untuk memudahkan pelaksanaannya dan metode yang digunakan dalam menyelesaikan maksud/tujuan badan usaha itu.

Dengan demikian perencanaan adalah penentuan suatu serangkaian tindakan untuk mencapai suatu hasil yang diinginkan. Seirama dengan pendapat tersebut diatas Winardi (1986 ) mengatakan bahwa : setiap perusahaan yang ingin bertahan, tumbuh ataupun yang menginginkan bekerjanya perusahaan secara lancar memerlukan adanya perencanaan. Memang harus diakui pada abad modern ini dimana macam – macam tugas semakin kompleks, lebih banyak teknologi yang terpaut informasi turut berpartisipasi dalam pekerjaan yang akan datang dan dengan diversitas produk- produk serta jasa – jasa yang bertambah banyak, maka perencanaan menjadi suatu keharusan.

Peranan perencanaan dalam hubungannya dengan pengelolaan retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Ambon. Bertitik tolak pada uraian – uraian terdahulu, dalam penulisan ini, maka dapat dikatakan bahwa lancar tidaknya serta tinggi rendahnya pemungutan retribusi parkir ditentukan oleh pelayanan yang diberikan kepada pengguna parkir yang mempunyai kaitan erat dengan sumber daya manusia dalam penerapan rencana – rencana yang baik dan efektif.

Sehubungan dengan uraian di atas Warsito (1986) mengatakan bahwa : Setiap kegiatan yang mempunyai arah dan tujuan memerlukan suatu perencanaan yang dapat berhasil tanpa didahului dengan perencanaan yang tepat, tujuan efisien, tanpa

perencanaan, jalannya suatu akan bersifat sekedar merupakan pilihan sesat yang sempit.

Menelusuri pendapat tertulis diatas, maka peranan fungsi perencanaan dalam meningkatkan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Ambon mempunyai arti yang sangat penting.

#### b. Proses Penyusunan rencana.

##### 1. Faktor Manusia.

Manusia berbeda dengan makhluk lain ciptaan Tuhan. Disamping memiliki naluri ( Instincts ), manusia memiliki cipta, karsa dan rasa. Secara garis besar manusia pada dasarnya berkeinginan memenuhi kebutuhan yaitu kebutuhan biologis dan kebutuhan ekonomis.

Dalam memenuhi kebutuhan ini, manusia selalu merasa tidak puas, ingin selalu mencapai yang lebih dengan segala daya upaya dan kemampuannya. Hal ini mendorong manusia untuk berbuat dan selalu menginginkan perubahan yang lebih baik. Dalam hal yang demikian, upaya dan usaha tersebut melalui administrasi, organisasi, manajemen dan kepemimpinan harus melalui manusianya yang baik pula.

Faktor manusia memainkan peran penting, ia sebagai pemikir, peencana dan sekaligus pelaksana. Dalam pembangunan disebut manusia itu adalah objek pembangunan, sehingga memperbaiki manusia itu dapat melalui pelbagai macam upaya antara lain : (a) melalui pendidikan formal maupun informal, latihan – latihan (b) melalui situasi lingkungan fisik, social budaya (c) memenuhi kebutuhan dan motivasinya. Dengan perkataan lain harus meningkatkan administrative behavior dari mereka yang terlibat dalam perencanaan, keteladanan dan system pengawasan yang lues sesuai dengan ketentuan yang berlakudari pihak pimpinan atau atasan.

##### 2. Faktor Organisasi dan kelembagaan .

Organisasi sebagai suatu system merupakan suatu kesatuan yang saling berkaitan satu dengan yang lain berusaha mencapai tujuan yang tetentu. suatu oganisasi yang dapat bertahan dan berkembang terus apabila dapat memberikan respon ( tanggap) terhadap perubahan – perubahan. Agar dapat kedap dan bertahan terhadap p[erubahan maka diperlukan perencanaan yang matang .

Untuk menyusun perencanaan yang matang dan baik diperlukan data dan informasi yang baik pula dalam mendukung perencanaan tersebut. Mengingat pentingnya fungsi perencanaan dalam suatu organisasi, maka bentuk perencanaan diperlukan suatu wadah sesuai dengan fungsi dan urgensinya. Jadi dalam hal ini fakto organisasi dan kelembagaan akan berpengaruh pula dalam perencanaan.

### 3. Penyusunan perencanaan.

Diatas telah disebutkan bahwa faktor manusia ( perencana ) khususnya, organisasi dan kelembagaan sangat me nentukan dalam penyusunan perencanaan. Penyebab kegagalan suatu perencanaan tidak terlepas dari factor perencana ini, karena perencana sering kali atau sengaja mengabaikan prosedur penyususnan perencanaan.

Proses penyusunan perencanaan pada umumnya dapat dilihat sebagai berikut :

#### a. pengumpulan dan pengolahan data.

Pengumpulan data ini di pro ses permulaan penyusunan perencanaan, data perlu di seleksi untuk di identifikasi, data harus dipercaya dan data ini pada dasarnya masih merupakan data mentah yang perlu proses sedemikian rupa sehingga data merupakan informasi yang berguna bai penyusun perencanaan.

#### b. Penilaian .

Penilaian disini dimaksudkan sebagai meneliti dan meninjau kembali segala usaha baik yang telah, sedang dan akan dilaksanakan. Apabila Usaha Atau kegiatan tersebut telah dilakukan dengan baik, apakah telah sesuai dengan rencana, apakah telah memenuhi sasaran , apakah ada kaitan dengan setiap langkah yang diambil satu dengan yang lain. Kekurangan dan kelemahan ini tentu akan sangat berpengaruh terhadap sasaran dan tujuan yang hendak dicapai baik kualitas maupun kuantitas. Mungkin juga dapat disebabkan oleh kelemahan di bidang pengolahan dalam bidang pelaksanaannya. Tak ukur dalam penilaian ini tidak jauh dari usaha pencapaian tujuan itu sendiri dan biasanya ditekankan kepada tujuan yang hendak dicapai, hasil guna dan daya guna.

c. Perumusan kebijakan .

dari langkah kedua apabila terdapat kekurangan dan kelemahan diperlukan perbaikan dan penyempurnaan. Selain itu maka setiap perencana harus menyadari perubahan dan perbaikannya dalam rangka penyempurnaan dan pencapaian tujuan sesuai dengan kebijaksanaan atas dasar ketentuan dan peraturan yang berlaku.

d. Kebutuhan masa depan.

Kebutuhan masa depan berdasarkan kebijaksanaan yang telah digariskan dan disahkan. Para perencana harus menjabarkan kebijaksanaan tersebut secara operasional terurai yang meliputi perencanaan jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang

e. Pembiayaan.

Dalam pembiayaan ini diperlukan pula untuk menyusun rencana pembiayaan baik untuk program maupun untuk proyek. Dalam penyusunan pembiayaan ini tidak dapat melepaskan pembiayaan tahun – tahun sebelumnya, begitu pula dalam memperhitungkan pembiayaan dimasa depan. Jadi dalam hal ini

pembiayaan penyusunan pembiayaan dalam melakukan perhitungan memperhatikan keadaan sebelumnya , masa sekarang dan perkiraan di masa mendatang. Penyusunan perhitungan pembiayaan didasarkan kepada kebutuhan, bukan berdasarkan kemauan. Dalam penyusunan pembiayaan diperhatikan pula satuan harga pokok dan standarisasi harga yang mempengaruhi tendensi setiap tahun mengalami perubahan.

f. Pemantauan target sasaran.

1. Penentuan target.

Penyusunan pembiayaan, merupakan anggaran biaya berdasarkan permintaan ( demand ) dan bukan berdasarkan anggaran biaya yang tersedia ( supply). Untuk menentukan target setiap program dan proyek perlu anggaran biaya yang tersedia. Dengan sendirinya rencana biaya yang telah disusun perlu ditinjau kembali dan dengan sendirinya disesuaikan dengan anggaran biaya yang ada (tersedia). Dalam hal ini pemilihan prioritas sangat diperlukan , mana yang harus segera dilaksanakan, mana yang harus ditunda pelaksanaannya.

2. Penetapan sasaran.

Penetapan sasaran dapat dilakukan dengan berbagai jalan yang didasarkan kepada (a) Kebijakan pemerintah, (b) Prioritas tujuan, (c) besarnya biaya yang tersedia. Selain dari pada penetapan sasaran diperlukan pula pemilihan sasaran, pemilihan sasaran sebelumnya ada kebijakan pemerintah secara pasti. Yang perlu diperhatikan bagi perencana antara lain adalah : (1) menyusun berbagai pilihan ( alternatif ) kegiatan untuk pencapaian tujuan, (2) pemilihan mana yang paling layak dan dapat mencapai tujuan secara maksimal.

g. Formulasi perencanaan.

Adapun kegunaan perencanaan adalah : (1) menyajikan sekumpulan keputusan untuk petugas – petugas yang berwenang dan selanjutnya untuk

dilaksanakan., (2) menyediakan kerangka kerja untuk dilaksanakan bagi pelaksana program dan proyek yang harus bertanggung jawab sepenuhnya atas tercapainya target yang tercantum dalam keputusan tersebut.

#### h. Implementasi Proyek.

Pelaksanaan proyek baru dapat dikerjakan apabila apabila seluruh langkah – langkah seperti diuraikan diatas sudah dilakukan. Apabila langkah – langkah tersebut telah ditempuh maka dimulai pengerjaan proyek itu.

#### i. Evaluasi dan pemantauan.

Sementara rencana itu berjalan, dilakkan proyek dan pemantauan pelaksanaan proiyek dilakukan secara terus menerus dan didalam setiap tahapan pelaksanaan. Kegiatan penilaian dan pemantauan dapat berupa laporan tahunan, laporeabn tiga bulanan, laporabnm dalam bentuk lain yang relevan.

#### m. Revisi dan penyusunan kembali rencana.

Dari penelaan dan penilaian dari pelbagai kegiatan dan tahapan perencanaan yang harus dikerjakan sehingga mendapatkan masukan dan balikan yang dapat menjadi pertimbangan dan penyusunan kembali rencana. Dengan demikianb jenjang dan tahapan kegiatan penyusunan perencanaan harus diulang kembali sejak semula. Walaupun demikian terjadi revisi kegiatan proyek itu sama sekali tidak boleh berhenti dan harus berjalan terus.

### **b. Pengertian Pengawasan**

Pengawasan adalah baian dari mekanisme system dari sebuah mata rantai yan mempunyai peranan tertent, maka apabila pengawasan diterapkan secara salah bakal menghasilkan dampak yang negative terhadap system amata rantai yang

terkait sehingga harus lebih dulu menyafari makna dari pengawasan serta dimana tempat dan kedudukannya. Oleh karena itu pengawasan yang dilakukan tanpa pemikiran yang matang bukannya ikut memperlancar pembangunan namun justru malah sebaliknya akan menghambat pembangunan itu sendiri.

Menyadari semakin pentingnya pengawasan ini maka para ahli manajemen menetapkan sebagai salah satu fungsi organik dari manajemen dengan harapan bahwa untuk setiap organisasi mutlak dijalankan fungsi manajemen di mana fungsi pengawasan bukanlah ditunjukan untuk mencari kesalahan atau siapa yang salah, akan tetapi tujuan utama dari fungsi pengawasan adalah untuk memahami apa yang salah demi perbaikan yang akan datang. Pengawasan juga bukan untuk menakut- nakuti dan bukan untuk menjadikan seseorang gelisah tetapi pengawasan diperlukan untuk memahami apa yang salah agar diperbaiki di masa yang akan datang dan dimaksudkan agar segala perencanaan berjalan dengan lancar.

Selain itu Terry ( 1991) mendefinisikan secara sederhana tentang pengawasan sebagai berikut : proses mendeterminir apa yang harus dilaksanakan, mengevaluir pelaksanaan dan bilamana perlu menerapkan tindakan – tindakan korektif sedemikian rupa sehingga pelaksanaan sesuai dengan rencana – rencana.

Dari pengertian ini dapat dikaji dan ditarik suatu kesimpulan bahwa pengawasan berhubungan erat dengan perencanaan sehingga dapat dikatakan bahwa, perencanaan dan pengawasan bagai dua sis mata uang, karena perencanaan tanpa pengawasan akan menimbulkan penyimpangan.

Pendapat senada dikatakan pula oleh Siagian( 1989) bahwa pengawasdan adalah Proses pengamatan dari pada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar supaya semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya.

### 1. Pentingnya pengawasan.

Pengawasan seperti yang telah dikemukakan sebelumnya dimaksudkan untuk mengusahakan pelaksanaan kerja berjalan sesuai dengan yang telah direncanakan. Apabila terjadi penyimpangan – penyimpangan atau persoalan – persoalan dapat diketahui sampai seberapa jauh penyimpangan tersebut bila dibandingkan dengan perkiraan semula.

Seandainya setiap orang menyadari bahwa setiap tugas harus dilaksanakan dengan baik, maka sebenarnya tidak diperlukan adanya pengawasan, tetapi jarang sekali terjadi sesuatu dapat berjalan dengan baik, karena kebanyakan rencana itu dibuat oleh manusia dan manusia itu berbeda – beda dalam kemampuan, motivasi dan kejujurannya.

Kenyataan ini dapat dilihat pada teori mengenai watak manusia yang dikemukakan Gregor ( 1987 ) yang terkenal dengan teori “ X “ yang intinya adalah bahwa sebagian manusia tidak menyukai pekerjaan dan juga ada kesempatan untuk menolak pekerjaan itu. Oleh karena itu mereka harus dilibatkan, diarahkan, diawasi dan didorong dalam menjalankan pekerjaan demi pencapaian tujuan organisasi yang telah digariskan dengan memberikan berbagai sanksi hukum. Demikian juga banyak orang yang suka menghindari pekerjaan dan rasa aman atas segala- galanya.

Atas pertimbangan itulah pengawasan tidak hanya berlaku untuk organisasi besar saja, tetapi juga untuk organisasi kecil, serta untuk pengawasan terhadap setiap tugas yang diberikan ( baik tugas yang besar maupun tugas yang kecil ). Pengawasan juga merupakan salah satu tugas dari seorang pimpinan yang mengusahakan agar pekerjaan – pekerjaan dapat terlaksana sesuai dengan yang ditetapkan atau hasil yang dikehendaki.

Rencana betapapun banyaknya akan gagal sama sekali bilamana tidak diikuti dengan tindakan pengawasan. Untuk itu seorang pimpinan diharapkan mampu mengusahakan agar pekerjaan – pekerjaan dapat dilaksanakan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan lewat kegiatan pemeriksaan, pengecekan, pencocokan, inspeksi, pengendalian, dan pelbagai tindakan yang sejenisnya bahkan bila perlu mengatur dan mencegah sebelum adanya kemungkinan terjadinya penyimpangan.

## 2. Tujuan pengawasan.

Pengawasan pada hakekatnya adalah suatu usaha untuk mengetahui kondisi dari kegiatan yang sedang dilakukan apakah kegiatan tersebut telah mencapai sasaran yang ditentukan. Apakah terjadi penyimpangan, dimana terjadinya dan bagaimana tindakan untuk mengatasi penyimpangan tersebut.

Tujuan pengawasan yang lain adalah untuk mengetahui samai seberapa jauhkah atau tingkat penyelesaian dari kegiatan itu dalam rangka mencapai tujuan yang telah ditentukan. Disamping itu berusaha untuk mengetahui dan menghindari kemungkinan kesalahan di kemudian hari serta mencari upaya – upaya untuk mencegahnya.

Fayol ( 1989 ) menyatakan bahwa dalam suatu usaha pengawasan yang dilaksanakan ialah untuk memastikan bahwa segala sesuatunya sesuai dengan rencana yang ditetapkan, instruksi yang diberikan dan prinsip yang telah ditentukan.

Tujuan pengawasan adalah untuk menemukan kelemahan dan kesalahan untuk dibetulkan dan mencegah penanggulangannya, pengawasan dioperasiukan terhadap semua hal, benda, oreang serta kegiatan.

### 3. Cara- cara pengawasan.

Di dalam melaksanakan pengawasan ada berbagai cara yang digunakan namun menurut Soekarno ( 1995) bahwa ada 4 cara pengawasan yaitu : (1) pengawasan atau pengendalian intern, (2) pengawasan atau pengendalian ekstern, (3) pengawasan atau pengendalian formal dan (4) pengawasan atau pengendalian formal. Dimana pengawasan atau pengendalian intern biasanya pengawasan atau pengendalian ini dilakukan oleh kepala bagian/ kepala sub bagian terhadap kolega – kolega yang ada dibawah pimpinannya atau pengawasan yang dilakukan oleh aparat pengawas pada organisasi atau pengendalian ekstern. Sedangkan pengawasan atau pengendalian ekstern yaitu pengawasan atau pengendalian yang dilakukan oleh pihak luar terhadap suatu instansi tertentu. Selanjutnya pengawasan atau pengendalian formal ini dilakukan oleh instansi atau pejabat yang berwenang yang dapat dilakukan secara intern maupun ekstern misalnya Badan Pemeriksa Keuangan ( BPK ) yang berwenang mengadakan pengawasan terhadap setiap lembaga Negara atau pemerintah yang menyangkut pertanggung jawaban keuangan dan harta kekayaan milik Negara sedangkan dibidang swasta pengawasan dilakukan oleh dewan komisaris.

Pengawasan atau pengendalian formal ini dilakukan oleh masyarakat baik langsung maupun tidak langsung . misalnya melalui surat kabar, majalah dan sebagainya dimana dalam alam demokrasi masyarakat diberi kesempatan untuk mengawasi sehingga pengawasan dan pengendalian melalui dan oleh masyarakat yang biasanya disebut kendali social ( Control social ). Apabila ditinjau dari segi perjangkaan maka pengawasan atau pengendalian dilakukan dengan 2 ( dua) cara yaitu : (a) secara preventif, dalam hal ini pengawasan atau

pengendalian dilakukan sebelum terjadinya sesuatu tindakan, ini dimaksudkan agar menghindari hal – hal yang tidak diinginkan.(b) Secara represif, dalam hal ini pengawasan atau pengendalian dilakukan setelah terjadinya sesuatu tindakan, dimaksudkan untuk mengetahui secara dini serta secara dini juga dsiadakan perbaikan.

Denganh demikian jika timbul masalah dalam pelaksanaan pekerjaan dapat diambil pemecahan secara cepat dan tepat seras antisipasi kedepan untuk mencegah terulang kembalinya dimasa datang.

### **C. Arah Kebijakan Keuangan Daerah.**

#### **1. Pendapatan Asli Daerah**

Salah satu kemampuan otonomi daerah adalah kemampuan pengelolaan dan pengadaan sumber – sumber keuangan daerah. Bahkan dapat di katakan bahwa hampir tidak ada kegiatan pemerintah yang dapat berlangsung tanpa dukungan sumber – sumber keuangan yang memadai. Aspek keuangan daerah merupakan factor yang sangat substansial bagi terselenggaranya otonomi daerah, sebab factor keuangan adalah alat utama dalam dinamika pengelolaan pembangunan daerah.

Josef Piwu Kaho dalam Rahardjo Adisasmita (2006 : 95) berpendapat bahwa salah satu criteria penting untuk mengetahui secara nyata kemampuan daerah dalam mengatur dan mengurus rumah tangganya adalah kemampuan *Self supporting* dalam bidang keuangan . Dengan perkataan lain Faktor keuangan merupakan factor esensial dalam mengukur tingkat kemampuan daerah dalam melaksanakan otonominya. Ini berarti dalam penyelenggaraan urusan rumah tangganya factor keuangan daerah lebih dominant dibandingkan dengan factor – factor lainnya.

Selanjutnya Wajong dalam Rahardjo Adisasmita mengemukakan juga bahwa uang adalah alat untuk mengukur barang dan jasa, alat untuk mengukur menukar barang dan jasa dan alat penabung. Selain sebagai alat pengukur, penakar dan penabung, uang menduduki posisi yang sangat penting dalam penyelenggaraan urusan rumah tangga. Keadaan keuangan daerah yang sangat menentukan corak, bentuk serta kemungkinan – kemungkinan kegiatan yang akan dilakukan oleh pemerintah daerah.

Soetrisno ( 1989 :45) mengatakan bahwa pendapatan asli daerah adalah kemampuan daerah dalam menggali berbagai sumber – sumber pendapatan , baik yang berasal dari pajak daerah, retribusi daerah maupun sumber – sumber pendapatan lainnya.

Selanjutnya juga dikatakan Juoro (1996: 2) mengatakan pula bahwa sumber pendapatan asli daerah dibagi dalam 4 bagian yakni : (a) Pendapatan asli yang terbagi atas pajak daerah, retribusi daerah laba BUMN dan dinas – dinas , (b) bagi hasil pajak dan bukan pajak, (c) Sumbangan dan bantuan dan (4) penerimaan pembangunan terdiri atas perusahaan daerah dan BUMD.

Jadi untuk meningkatkan kemampnan pendapatan asli daerah telah dilaksanakan melalui berbagai kebijaksanaan ,antara lain menyangkut peningkatan kemampuan pemerintah daerah dalam hal pendanaan daerah, dengan upaya memobilisasi sumber – sumber dana ,disamping upaya menggali pengembangan kelembagaan dan peningkatan kemampuan aparatur pemerintah daerah telh dialokasikan pada berbagai subsidi daerah otonom untuk keperluan belanja rutin serta program –program bantuan inpres untuk keperluan belanja pembangunan daerah.

Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam meningkatkan pendapatan asli daerah diantaranya :

- a. Memberikan peluang kepada masyarakat untuk memberikan usaha yang dapat meningkatkan pendapatan daerah.
- b. Adanya dorongan dari pihak pemerintah untuk menggali berbagai sumber – sumber pendapatan asli daerah yang ada di daerah.
- c. Membuka hubungan kemitraan dengan berbagai pihak utamanya sector swasta.

Sujanto ( 1990: 120 ), mengemukakan bahwa pendapatan asli daerah merupakan bagian dari pendapatan nasional yang bersumber dari daerah, yang pengelolaannya oleh pemerintah daerah itu sendiri. Berdasarkan uraian tersebut di atas maka dapat dikatakan bahwa pendapatan asli daerah merupakan modal dasar bagi tiap daerah dalam melaksanakan pemerintahan dan pembangunan sekaligus merupakan suatu bukti terhadap tingginya tingkat kesadaran masyarakat dalam mendukung pemerintah sekaligus bagaimana kemampuan daerah dalam menggali potensi sumber – sumber Pendapatan Asli Daerah.

## **2. Pengelolaan Pendapatan Daerah.**

Pendapatan daerah suatu kabupaten meliputi : (1). sisa lebih perhitungan tahun yang lalu, (2) Pendapatan Asli Daerah (PAD), (3) dana perimbangan yang sah, meskipun proporsi PAD terhadap total pendapatan adalah sangat kecil (kurang dari 10 persen ), namun penerimaan PAD itu penting karena merupakan hasil pemungutan dan sumber – sumber pendapatan yang berasal dari dalam daerah kota/kabupaten sendiri.

Sumber – sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) dalam pelaksanaan desentralisasi adalah :

- a. Hasil Pajak daerah
- b. Hasil retribusi daerah
- c. Hasil perusahaan milik daerah dan hasil pengelolaan kekayaan daerah lainnya yang dipisahkan ( antara lain laba,dividen,dan penjualan saham milik daerah).

Pengelolaan pendapatan daerah agar dilakukan secara optimal, untuk itu diarahkan pada upaya – upaya sebagai berikut :

1. Meningkatkan cakupan pemungutan ( *coverage ratio*) yaitu jumlah wajib pajak yang terdaftar untuk dipungut dibandingkan potensi wajib pajak yang sebenarnya yang terdapat di daerah kota/kabupaten, artinya penentuan target penerimaan pajak daerah diupayakan mendekati potensi masing – masing.
2. Intesifikasi sumber – sumber yang ada meliputi antara lain :
  - a. Melakukan pendataan secara maksimal dan akurat tentang semua objek dan subjek daerah dan retribusi daerah.
  - b. Meningkatkan kemampuan dan ketrampilan aparat pengelola secara profesional.
  - c. Meningkatkan koordinasi anatara Dinas /Instansi terkait dengan lebih baik.
  - d. Meningkatkan saran dan prasarana untuk kelancaran pelaksanaan tugas aparat pengelola.
  - e. Meningkatkan pengawasan dengan lebih baik untuk meningkatkan hasil penerimaan pajak daerah dan retribusi daerah.
3. Ekstensifikasi yaitu menambah sumber penerimaan pendapatan selain dari sumber –sumber yang sudah ada yang meliputi upaya – upaya antara lain :

- a. Mencari sumber pendapatan yang baru yang mempunyai potensi besar.
- b. Meminta kewenangan mengelola sumber pendapatan/pembiayaan dari pusat ( sebagai wujud ekonomi yang luas ).
- c. Penerbitan perda-perda baru sesuai dengan sumbernya.

Selanjutnya menurut pendapat Rahardjo Adisasmita ( 2006: 92) bahwa arah pengelolaan belanja daerah memiliki peran yang sangat penting dalam pembangunan ekonomi, politik sosial dan budaya. Sebagai daerah otonom pemerintah daerah memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku. Dalam pembangunan daerah, pemerintah daerah berupaya meningkatkan kapabilitasnya ,yaitu kemampuan untuk melaksanakan pemerintahan umum dan pembangunan secara efektif dan efisien melalui anggaran kinerja.

Pelaksanaan anggaran kinerja membutuhkan perencanaan pengeluaran dan pengelolaan anggaran daerah. Dalam Hubungan initerdapat enam prinsip dasar atau pengelolaan anggaran daerah, khususnya dalam pengalokasian anggaran kepada unit kerja ( Dinas Daerah ) dan antara jenis pengeluaran didalam unit kerja, yaitu :

1. Kriteria utama dalam pemeliharaan program yang akan disediakan dan dibelanjakan adalah ada tidaknya mengandung kegagalan dalam pelaksanaannya .
2. Jumlah pengeluaran agregat keseluruhan ( total) dari semua unit kerja harus selaras dengan kerangka kebijakan makro ekonomi.

3. Arah pengelolaan anggaran antar unit kerja dan dalam berbagai jenis pengeluaran di dalam suatu unit kerja adalah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.
4. Implikasi dari program –program kunci dari pada kelompok miskin harus di analisis secara baik
5. Alokasi dana untuk belanja rutin dan pembangunan yang ada dalam tiap program dan sektor harus di analisis secara integratif.
6. Lembaga – lembaga yang terlibat dalam perencanaan dan pelaksanaan anggaran harus terus dievaluasi untuk meningkatkan ;
  - a) Tingkat efisiensi dari daftar skala prioritas yang diajukan setiap unit kerja.
  - b) Efisiensi teknis dalam penggunaan dana yang dianggarkan.

#### **D.. Efektivitas dan Efisiensi**

Efektivitas menunjukkan kemampuan organisasi untuk mencapai hasil yang direncanakan baik kuantitas maupun kualitas. Efektivitas merupakan suatu konsep strategi bagi kelangsungan hidup suatu organisasi. Efektivitas adalah pencapaian tujuan organisasi melalui pemanfaatan sumber daya yang dimiliki secara efisien ,baik dilihat dari segi input dari segi output.

Menurut Westa dalam Batinggi dkk,( 1992:5) kata *efektif* berarti terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki dalam suatu perbuatan. Setiap pekerjaan yang dilakukan secara efisien sudah tentu akan efektif ,karena dilihat dari segi hasil ,tujuan atau akibat yang dikehendaki dengan perbuatan itu telah tercapai. Seabliknya pekerjaan yang efektif belum tentu efisien ,karena hasil dapat saja tercapai, tetapi mungkin menggunakan sumber daya yang berlebihan yang tidak sesuai dengan

rencana sebelumnya. Pendapat lain juga dikatakan bahwa suatu kekuatan efisien apabila dikerjakan dengan benar dan dapat memberikan hasil yang bermanfaat.

Selanjutnya menurut Barnard & Gibson ( 1993: 27 ) prinsip suatu organisasi formal merupakan system yang dirancang untuk mencapai tujuan tertentu. Hal ini dikarenakan organisasi merupakan inti social yang paling efektif, yakni sebagai alat untuk mencapai tujuan dan sasaran .Pencapaian sasaran yang telah disepakati atas usaha bersama diartikan sebagai efektifitas. Tingkat pencapaian itu menunjukkan tingkat efektifitas. Dengan demikian efektifitas organisasi diukur dari tingkat keberhasilan pencapaian tujuan. Etzioni ( 1985: 12 )

Pendekatan sasaran dalam pengukurannya dimulai dengan mengidentifikasi sasaran dan mengukur tingkat keberhasilan organisasi. Ukuran keberhasilan organisasi dapat dilihat dari faktor efisiensi, produktivitas, tingkat keuntungan, pertumbuhan organisasi, kepemimpinan organisasi, stabilitas organisasi, dan kesejahteraan anggota organisasi.

Pendekatan proses menganggap efektifitas sebagai efisiensi dan kondisi ( kesehatan ) dan organisasi internal. Indikator untuk mengukur pendekatan ini diantaranya, adalah efisiensi, perhatian atasan terhadap karyawan, semangat, kerjasama, dan loyalitas kelompok kerja, saling percaya dan komunikasi antara karyawan dengan pemimpin , desentralisasi dan pengambilan keputusan, adanya komunikasi vertical dan horizontal yang lancar dalam organisasi, adanya usaha dari setiap individu maupun keseluruhan organisasi untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan, adanya system imbalan yang merangsang pimpinan untuk mengusahakan terciptanya kelompok – kelompok kerja yang efektif ,dan organisasi dan bagian – bagian bekerjasama secara baik dan konflik yang terjadi selalu diselesaikan dengan mengacu kepada kepentingan bersama.

Konsep diatas menunjukkan bahwa efektifitas ditentukan oleh beberapa besar tingkat pencapaian sasaran dan tujuan sebagai hasil kinerja yang ditampilkan oleh individu, kelompok, dan organisasi secara keseluruhan. Bahkan menurut Indra Wijaya ( 1989 : 36) mengidentifikasi efektivitas organisasi sama dengan keseluruhan orang yang ada dalam organisasi. Dengan demikian, pendekatan yang digunakan untuk mengukur efektifitas sebagaimana diungkapkan oleh Gibson,( 1993:27) disebut sebagai pendekatan tujuan ( *the goal approach* ). Sejalan dengan hal tersebut, Lubis dan Huseini ( 1987 : 98 ), efektivitas organisasi dapat dinyatakan sebagai tingkat keberhasilan organisasi dalam usaha pencapaian tujuan dan sasaran. Konsep efektivitas biasanya selalu terkait dengan konsep efisiensi, yaitu suatu proses internal yang terjadi dalam suatu organisasi yang menunjukkan banyaknya input terhadap output. Menurut Lubis dan Huseini, terdapat pendekatan dalam pengukuran efektivitas yaitu :

1. Pendekatan sasaran (*goal approach*) dimana pusat perhatian pada output adalah mengukur keberhasilan organisasi untuk mencapai hasil (*output*) yang sesuai dengan rencana.
2. Pendekatan Sumber (*resources approach*) yaitu mengukur efektivitas dari input. Pendekatan ini lebih mengutamakan adanya keberhasilan organisasi untuk memperoleh sumber daya baik fisik maupun non fisik dan sesuai dengan kebutuhan organisasi.
3. Pendekatan proses (*proces approach*) adalah untuk melihat sejauhmana efektivitas pelaksanaan program dari semua kegiatan proses internal maupun mekanisme kerja organisasi.
4. Pendekatan Integratif (*integrative approach*) yaitu suatu pendekatan gabungan yang mencakup input, proses dan output.

Selain pendekatan tujuan Gibson (1993: 28-29), juga mempergunakan pendekatan sistem. Teori sistem menyimpulkan dua kriteria pokok yaitu (1) efektivitas harus menggambarkan hubungan seluruh siklus input–output proses dan (2) efektivitas harus menggambarkan hubungantimbal balik antara organisasi dalam lingkungan tempat hidupnya organisasi.

Pendekatan sistem menyimpulkan kriteria efektivitas, tidak hanya dilihat dari tingkat pencapaian tujuan /ouput semata. Tetapi secara lebih luas memperhitungkan mekanisme berfungsinya komponen- komponen sistem yaitu Input–output proses dan hubungan timbal balik antara komponen tersebut serta bagaimana sistem tersebut berhubungan dengan lingkungannya. Kriteria efektivitas dari segi input menyangkut seberapa besar organisasi memperoleh sumber daya dari lingkungannya. Dari sisi komponen proses efektivitas dilihat dari sejauhmana berfungsinya mekanisme kerja organisasi dalam memanfaatkan sumberdaya yang terbatas secara optimal melalui prinsipdan mekanisme manajerial yang meliputi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, koordinasi, komunikasi, motivasi, dan pengendalian serta pengawasan. Dari sisi output criteria efektivitas ditunjukkan berdasarkn tujuan /sasaran sebagaimana dijelaskan di atas.

Gibson selanjutnya mengadakan pengukurun efektivitas dengan mempertimbangkan factor produksi ( *production* ), efesiensi ( *efficiency*), kepuasan ( *satisfaction* ), adaptasi( *adaptiveness*) dan perkembangan ( *development* ). Namun sebelumnya Desler (1980) serta Jacson dan Margan (1982) telah menawarkan empat indikator lainnya, yakni adaptibilitas, kohesi dan kemampuan mengontrol lingkungan.

Sinungan ( 1987: 12 ) konsep efektivitas adalah : (1) berkaitan dengan hubungan antara teori –teori organisasi yang modern maupun klasik tentang output dan input, (2) Perbandingan/tingkatan dimana sasaran yang dikemukakan dapat

dianggap tercapai, (3) efektivitas eksternal atau perbandingan antara evaluasi lingkungan suatu unit output dan evaluasi suatu unit input ( masukan ), dan (4) kemampuan system untuk tetap berlangsung, beradaptasi dan berkembang tanpa memperdulikan tujuan - tujuan khusus yang akan dicapai.

Dari berbagai pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa efektivitas berkaitan dengan bagaimana sasaran organisasi dapat dicapai, oleh karena itu dalam hubungannya dengan penelitian ini yang dimaksud dengan sasaran organisasi adalah bagaimana organisasi Dinas perhubungan Kota dapat mencapai sasaran berupa pengelolaan retribusi Perparkiran yang lebih baik serta dapat berlangsung secara optimal untuk mencapai target realisasi retribusi Parkir.

#### **E. Kerangka Pikir.**

Otonomi Daerah adalah daerah yang menyelenggarakan pemerintahan sendiri atau daerah yang memiliki pemerintah sendiri yang berdaulat. Dalam pelaksanaan otonomi daerah. Pemerintah daerah diberikan keleluasan untuk mengelola dan memanfaatkan sumber – sumber daerah yang dimilikinya sesuai dengan aspirasi masyarakat.

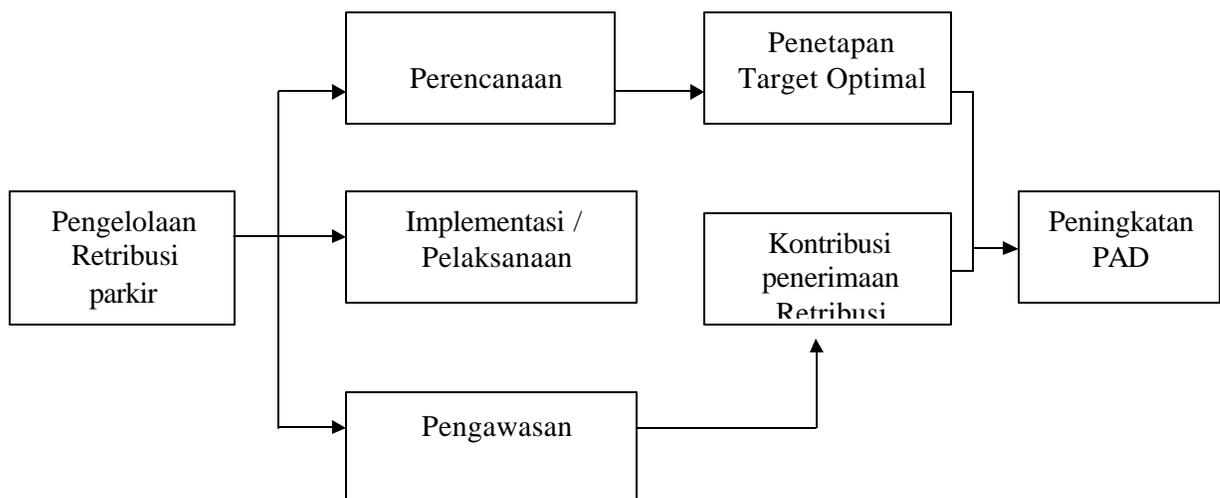
Pendapatan asli daerah yang merupakan salah satu sumber dari penerimaan daerah yang sangat penting karena merupakan tolak ukur kemandirian suatu daerah dalam melaksanakan otonominya. Sumber pendapatan asli daerah terdiri dari Badan usaha Milik Negara atau daerah pajak, retribusi dan lain – lain pendapatan asli daerah yang sah.

Sesuai peraturan pemerintah nomor 66 tahun 2001 tentang retribusi daerah bahwa terdapat 40 retribusi daerah . Retribusi parkir yang dapat menjadi objek tulisan ini adalah iuran kepada pemerintah kota Ambon yang timbul karena adanya jasa

yang diberikan oleh pemerintah kota Ambon kepada masyarakat berupa pemanfaatan tempat parkir di tepi jalan umum yang disediakan oleh pemerintah kota Ambon

Kerangka pikir yang dimaksud disini mengarah pada suatu bentuk pengelolaan retribusi parkir di tepi jalan umum dalam rangka peningkatan kontribusi retribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) sangat ditentukan oleh , kemampuan pengelolaan, perencanaan, implementasi, dan pengawasan terhadap kegiatan pemungutan retribusi parkir. Pendapatan potensi retribusi parkir, selain melihat jumlah kendaraan ,juga waktu dan lokasi pemungutan retribusi perlu mendapat perhatian dengan demikian dapat ditetapkan target yang optimal, sementara kemampuan petugas parkir dilapangan sangat terkait kepada aktivitas pelayanan parkir seperti pemungutan dan pengaturan parkir serta motivasi kerja. Dengan demikian diharapkan dapat menghasilkan penerimaan retribusi yang maksimal dengan biaya operasional yang minimal.

Keadaan tersebut diatas juga harus didukung dengan kegiatan pengawasan atas pemungutan retribusi seperti penggunaan karcis, mekanisme penyetoran oleh pengelola parkir dan waktu penyetoran. Jika keadaan tersebut berlangsung secara efektif dan efisien maka hal tersebut akan menghasilkan realisasi penerimaan retribusi parkir yang optimal dan dengan demikian akan bermuara pada peningkatan pendapatan asli daerah.



**D. Hipotesis.**

Berdasarkan kerangka pikir diatas, maka Hipotesis dapat diajukan sebagai berikut :

Semakin efektif pengelolaan dan pengawasan pemungutan retribusi perparkiran di tepi jalan umum , semakin tinggi jumlah penerimaan retribusi perparkiran dan semakin tinggi tingkat kontribusi retribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Ambon.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Pendekatan dan Jenis penelitian.**

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yang bersifat kualitatif yang didukung dengan metode kuantitatif yang bersifat deskriptif (*deskriptif research*) dengan maksud untuk memberikan gambaran secara tepat keadaan, sifat-sifat suatu individu, gejala kelompok tertentu dan untuk menentukan frekwensi atau penyebaran suatu gejala ada tidaknya hubungan tertentu antara suatu gejala dengan gejala lainnya dalam masyarakat. Dalam penelitian ini yang ingin dikaji adalah pengelolaan retribusi parkir dalam meningkatkan penerimaan pendapatan asli daerah Kota Ambon. Penelitian ini di disain untuk mengetahui sejauh mana pemungutan retribusi parkir mencapai sasaran yang direncanakan, dan strategi seperti apa yang sebaiknya digunakan untuk meningkatkan kinerja pemungutan retribusi perparkiran di Kota Ambon.

#### **B. Pengelolaan Peran**

Dalam penelitian ini peneliti berpartisipasi penuh sebagai informan dalam mengumpulkan berbagai data primer dilapangan sebagai penunjang melalui wawancara langsung serta mengamati seluruh aktifitas yang dilakukan stakeholder. Selain itu peneliti juga berperan dalam pengumpulan data sekunder yang berkaitan dengan penulisan sekaligus mewawancarai pihak-pihak terkait (instansi terkait)

### **C. Waktu dan Lokasi Penelitian .**

Lama penelitian ini 3 (tiga) bulan, berlangsung dari bulan oktober sampai dengan bulan desember 2006. Pemilihan lokasi penelitian diarahkan di Kota Ambon dengan dasar pertimbangan kondisi Kota Ambon sebagai pusat administrasi sekaligus pusat bisnis dengan lingkup lahan perparkiran yang cukup besar dan menjanjikan.

### **D. Sumber Data**

Untuk memberikan dukungan terhadap hasil yang dicapai dalam penelitian ini, maka data yang diperlukan adalah :

1. Data yang diperoleh mengenai penamatan langsung pada objek penelitian dengan melakukan pengamatan atas ketesediaan sarana dan kendaraan yang parkir. Untuk melengkapi data. Maka dilakukan wawancara mendalam terhadap pengemudi dan penumpang untuk mengetahui pandangan mereka terhadap kondisi perparkiran di kota Ambon , serta pihak lain diluar sistem pengelolaan.
2. Data diharapkan diperoleh dari instansi terkait dengan lingkup penelitian yaitu dinas perhubungan kota Ambon, termasuk pengelola teknik dinas perhubungan yang bertugas di terminal dan perparkiran. Biaya yang digunakan dalam pengelolaan, jumlah aparat pengelola.

Jumlah kendaraan umum dan jenis kendaraan yang beroperasi. Kemudian data dari Dinas pendapatan Daerah ( DISPENDA), penelitian akan melihat jumlah pemasukan serta realisasi retribusi parkir dan jumlah total retribusi serta total Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang diperoleh dalam satu tahun terakhir. Selanjutnya data dari Kantor Badan Pusat statistic (BPS) Untuk mengetahui

perkembangan jumlah penduduk dalam kurun satu tahun terakhir dan data lainnya adalah dapat diperoleh dari BAPPEDA Kota Ambon tentang rencana –rencana pengembangan lokasi perparkiran .

#### **E. Teknik Pengumpulan Data.**

Pengumpulan data dalam penelitian dilakukan sebagai berikut :

- a. Observasi
- b. Melakukan pengamatan secara langsung keobjek penelitian untuk melihat secara dekat kegiatan yang dilakukan.
- c. . Wawancara..
- d. Teknik pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh informasi dari sumbernya dalam bentuk daftar pertanyaan
- e. Dokumentasi
- f. Kegiatan yang bertujuan untuk memperoleh data langsung dari tempat penelitian, buku-buku yang relevan, peraturan–peraturan, laporan-laporan kegiatan data-data lainnya yang berhubungan dengan penelitian.
- g. Focus Group Discussi (FGD)

Untuk memperoleh informasi yang relevan dengan permasalahan penelitian.

#### **4. Teknik Analisis Data.**

Teknik Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data dengan menggunakan model interaktif .Model analisis ini, terbagi atas 3 komponen yaitu : (1) Reduksi data ( 2) Sajian data,dan ( 3) Penarikan kesimpulan ( Miles dan Huberman , 1984 : 46 ). Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan ,pemusatan

perhatian pada penyederhanaan , Pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan tertulis dilapangan.

Dengan demikian reduksi data merupakan bentuk analisis yang menajamkan ,menggolongkan ,mengarahkan , membuang yang tidak perlu dan mengorganisasikan data dengan cara sedemikian rupa sehingga kesimpulan akhir dapat ditarik dan diverifikasi secara sederhana dapat dijelaskan, dengan reduksi data dapat menyederhanakan data kualitatif dan mentransformasikan dengan berbagai cara, seperti melalui seleksi yang ketat melalui ringkasan menggolongkannya dalam suatu pola yang lebih luas.

Penyajian data merupakan jalur penting kedua dalam kegiatan analisis data. Penelitian membatasi suatu penyajian sebagai kumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan atau pengambilan tindakan .Kegiatan analisis yang ketiga yang penting adalah menarik kesimpulan. Penelitian yang berkompeten akan menangani kesimpulan dengan longgar ,tetapi terbuka dan skeptis ( Miles dan Huberman ; 1984: 47 ).

Selain itu juga dilakukan analisis SWOT (Strength, Weaknesses, Opportunity, Threats) untuk melihat hubungan titik temu antara factor strategic dalam lingkungan internal dan factor- factor luar lingkungan internal yang berpengaruh. Analisis SWOT digunakan dalam mengidentifikasi kekuatan, kelemahan ,peluang dan ancaman yang ada untuk menyusun dan menetapkan strategi.

## **I. DEFINISI OPERASIONAL**

Untuk menyamakan persepsi terhadap apa yang diteliti, maka berikut ini akan dikemukakan defenisi operasional Variabel yang diteliti :

1. Pengelolaan adalah suatu totalitas yang terpadu yang terdiri atas perangkat pemakai, ketenagaan organisasi pelaksana, pengendalian dan penilaian, yang saling berhubungan, pengaruh – mempengaruhi, ketergantungan, dan saling terobos satu sama lain dalam rangka penyediaan sarana yang diperlukan dalam pelaksanaan dalam pelaksanaan tugas.

Retribusi adalah suatu pembayaran dari rakyat kepada pemerintah dimana dapat dilihat adanya hubungan balas jasa langsung dengan adanya pembayaran retribusi. Dalam Undang – Undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak dan Retribusi Daerah dinyatakan bahwa retribusi daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atau jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Untuk mengukur variable tersebut maka digunakan indikator – indikator sebagai berikut:

- a. Perencanaan Kontrak Kerja
- b. Areal Parkir

2. Implementasi dimana efektifitas menunjukkan kemampuan organisasi untuk mencapai hasil seperti yang direncanakan baik kuantitas maupun kualitas dan efisiensi yaitu suatu proses internal yang terjadi dalam suatu organisasi yang menunjukkan banyaknya input atau sumber yang diperlukan organisasi untuk menghasilkan satu satuan output. Untuk mengukur Variabel tersebut maka di gunakan indikator – indicator sebagai berikut:

- a. mekanisme pemungutan retribusi

b. mekanisme penyetoran retribusi

c. Target dan realisasi

3 Pengawasan ; Untuk mengukur variable tersebut, maka digunakan indikator – indikator sebagai berikut :

1. Kemampuan Petugas Aparat Perhubungan
2. Kemampuan petugas Parkir

Sedangkan untuk mendapat informasi tambahan dari pihak pemakai jasa parker di tepi jalan umum dapat diukur dengan indicator – indicator sebagai berikut:

1. Pelayanan yang diberikan kepada petugas parker
2. sarana dan prasaran pelayanan parker
3. Kesadaran dalam membayaran retribusi parkir
4. Sosialisasi retribusi parker sesuai perda yang berlaku.

## BAB IV

### GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

#### A. Keadaan Umum Lokasi Penelitian..

##### 1. Keadaan Geografis.

###### a. Luas dan Letak.

Letak Kota Ambon berada sebagian besar dalam wilayah pulau Ambon, dan secara geografis terletak pada posisi 30<sup>o</sup>- 4<sup>o</sup> Lintang selatan dan 128<sup>o</sup> – 129<sup>o</sup> bujur timur, dimana pada bagian Utara berbatasan dengan petuanan Desa Hitu dan Kaitetu ( Kecamatan Leihitu Kabupaten Maluku Tengah), sebelah selatan berbatasan dengan laut Banda ( Kecamatan Banda/Kabupaten Maluku Tengah), sebelah timur berbatasan dengan petuanan desa Suli (kecamatan Maluku Tengah ) dan sebelah Barat berbatasan dengan petuanan Desa Hatu ( kecamatan Leihitu /kabupaten Maluku tengah).

###### b. Luas Dan Jarak.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1979 luas wilayah Kota Ambon seluruhnya 377 km<sup>2</sup> dan berdasarkan hasil survei Tata guna tanah tahun 1980 luas daratan Kota Ambon tercatat 359,45 km<sup>2</sup> yang terbagi atas 3 (tiga) kecamatan yaitu : Kecamatan Teluk Ambon Baguala dengan luas, 158,79 km<sup>2</sup> diikuti Kecamatan Sirimau seluas 112,31 dan kecamatan Nusaniwe seluas 88,35 km<sup>2</sup>.

###### b. Topografi.

Wilayah Kota Ambon sebagian besar terdiri dari daerah berbukit yang berlereng terjal seluas kurang lebih 186.90 km<sup>2</sup> atau 73 % dengan daerah dataran

dengan kemiringan sekitar 10% seluas kurang lebih 55 km<sup>2</sup> atau 17% dan luas seluruh wilayah dataran.

Wilayah daratan tersebut pada 3 (tiga) kecamatan dan dapat diklompokan dalam 7 lokasi yaitu :kurang lebih 186.90 km<sup>2</sup> atau 73 % dengan daerah dataran dengan kemiringan sekitar 10% seluas kurang lebih 55 km<sup>2</sup> atau 17% dan luas seluruh wilayah dataran.

Wilayah daratan tersebut pada 3 (tiga) kecamatan dan dapat diklompokan dalam 7 lokasi yaitu :kurang lebih 186.90 km<sup>2</sup> atau 73 % dengan daerah dataran dengan kemiringan sekitar 10% seluas kurang lebih 55 km<sup>2</sup> atau 17% dan luas seluruh wilayah dataran.

Wilayah daratan tersebut pada 3 (tiga) kecamatan dan dapat diklompokan dalam 7 lokasi yaitu :kurang lebih 186.90 km<sup>2</sup> atau 73 % dengan daerah dataran dengan kemiringan sekitar 10% seluas kurang lebih 55 km<sup>2</sup> atau 17% dan luas seluruh wilayah dataran.

Wilayah daratan tersebut pada 3 (tiga) kecamatan dan dapat diklompokan dalam 7 lokasi yaitu :kurang lebih 186.90 km<sup>2</sup> atau 73 % dengan daerah dataran dengan kemiringan sekitar 10% seluas kurang lebih 55 km<sup>2</sup> atau 17% dan luas seluruh wilayah dataran.

Wilayah daratan tersebut pada 3 (tiga) kecamatan dan dapat diklompokan dalam 7 lokasi yaitu :kurang lebih 186.90 km<sup>2</sup> atau 73 % dengan daerah dataran dengan kemiringan sekitar 10% seluas kurang lebih 55 km<sup>2</sup> atau 17% dan luas seluruh wilayah dataran.

Wilayah daratan tersebut pada 3 (tiga) kecamatan dan dapat diklompokan dalam 7 lokasi yaitu :kurang lebih 186.90 km<sup>2</sup> atau 73 % dengan daerah dataran dengan

kemiringan sekitar 10% seluas kurang lebih 55 km<sup>2</sup> atau 17% dan luas seluruh wilayah dataran.

Wilayah daratan tersebut pada 3 (tiga) kecamatan dan dapat diklompokkan dalam 7 lokasi yaitu :

- ✍ Pusat kota dan sekitarnya ( sebagian petuanaan desa Amahususampai Latta dengan areal ketinggian 0- 50 km<sup>2</sup> dan kemiringan 3,36o seluas 13,50 km<sup>2</sup> atau 5,44 %
- ✍ Rumah Tiga dan sekitarnya dengan area! Keteinggiian 0- 50 m dan kemiringan 3,180 seluas 4,50 km<sup>2</sup> atau 5,57%.
- ✍ Passo dan sekitarnya dengan areal ketinggian 0- 50 m dan kemiringan 3,00o seluas 14,75 km<sup>2</sup> atau 4,74 % .
- ✍ Laha dan sekitarnya dengan area ketinggian 0 – 50 m dan kemiringan 3,93o seluas 4,25 km<sup>2</sup> atau 9,70%.
- ✍ Hutumuri dan sekitarnya dengan aral ketinggian 0 -50m dan kemiringan 3,93o km<sup>2</sup> atau 9,70 %.
- ✍ Kilang dan sekita rnya dengan areal ketinggian 0– 50 m dan kemiringa 5,66o seluas 4.25 km<sup>2</sup>atau 9.70%.
- ✍ Latuhalat dan sekitarnya dengan areal ketinggian 0 -50 m dan kemiringan 5,40o seluas 4.00 km<sup>2</sup> atau 8,57 %.
- ✍ Wilayah Kota Ambon terdapat sebanyak 10 buah Gunung,diantaranya yang tertinggiadalah gunung nona yaitu 600 m dan terendah adalah gunung arun ( 200m) dan permukaan laut dan diakhiri oleh sebanyak 15 buah

sungai, diantaranya yang terpanjang adalah sungai sikla (Way-Way Batugantung dan Waylia ( 1,50 km ).

d. Iklim.

Iklim di Kota Ambon adalah iklim laut tropis dan iklim musim, karena letak pulau Ambon dikelilingi oleh laut. Oleh karena itu iklim di sini sangat dipengaruhi oleh lautan dan berlangsung bersamaan dengan iklim musim yaitu musim Barat atau Utara dan musim Timur atau Tenggara. Pergantian musim selalu diselingi oleh musim pancaroba yang merupakan transisi dan kedua musim tersebut. Musim barat umumnya berlangsung pada bulan Desember sampai dengan bulan Maret, sedangkan pada bulan April merupakan masa transisi ke musim timur dan musim timur berlangsung pada bulan Mei sampai dengan bulan Oktober disusul oleh masa pancaroba pada bulan November yang merupakan transisi ke musim bar

**B. Keadaan Penduduk.**

Penduduk Kota Ambon pada tahun 2001 berjumlah 220.988 jiwa dan pada tahun 2005 meningkat 262.967, apabila dirincikan menurut kecamatan, maka keadaan penduduk Kota Ambon secara berturut-turut dapat diuraikan dalam tabel berikut :

Tabel 3. : Penduduk Kota Ambon Menurut Kecamatan Tahun 2005.

NO.	Kecamatan	Laki-laki	Wanita	Jumlah
1	Nusaniwe	41.327	41.988	83.315
2.	Sirimau	52.113	51.764	103.877
3..	T.A. Baguala	38.882	36.893	75.775
Jumlah		132.322	130.645	262.967

### C. Struktur Perekonomian Kota Ambon.

Struktur perekonomian Kota Ambon menurut lapangan usaha atas dasar harga berlaku. Tergambar pada tabelberikut ini

Tabel 4 : Struktur perekonomian Kota Ambon tahun 2000 – 2004.

No	Uraian	T a h u n				
		2000	2001	2002	2003	2004
1.	Pertanian	265.604,79	236.853,35	286.140,63	298.009,07	286.140,63
2	Pertambangan dan Penggalian	1.179,85	1.735,41	1.947,62	2.075,08	1.947,62
3	Industri Pengolahan	32.248,97	24.048,52	24.928,21	27.161,95	24.928,21
4	Listrik, Gas dan Air Minum	16.375,09	12,816,16	13.408,17	15.114,32	13.408,13
5	Bangunan Atau Konstruksi	6.481,88	7.940,16	8.661,69	9.370,82	8.568,39
6	Perdagangan, Hotel dan	246.288,52	256.674,66	312.005,29	339.589,91	311.845,23
7	Restauran	167.321,27	154.700,47	177.133,84	192.134,43	176.314,39
8	Angkutan dan Komunikasi	87.745,32	97.814,91	111.897,65	121.411,24	111.897,65
9	Keuangan,Persewaan dan Jasa Jasa- Jasa	282.167,01	310.094,76	341.045,45	360.116,44	340.711,83
	Total PDRB	1.105.143,70	1.021.678,40	1.277.168,51	1.364.983,26	1.275.761,88

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Ambon.

Perkembangan struktur perekonomian Kota Ambon dari tahun- ketahun seperti tergambar pada table 2 diatas , maka terjadi fluktuasi dimana dilihat dari total PDRB Kota Ambon dari tahun 2000 – 2004 ini disebabkan karena kondisi pada saat itu mengalami konflik social yang berkepanjangan dan berakhir pada tahun 2004 turut mempengaruhi pertumbuhan perekonomian Kota Ambon.

Tabel 5 : Perkembangan Jumlah Kendaraan menurut jenis kendaraan di Kota Ambon Taun 2006.

**Perkembangan Kendaraan Bermotor**

**Tahun 2006**

JENIS KENDERAAN	WARNA PLAT/TNKB			TOTAL
	MERAH	KUNING	HITAM	
Sedan	17	45	205	267
Jeep	97	1	552	650
Mini Bus	615	2.114	2.018	4.747
Microbus	19	193	10	222
Bus	5	1	0	6
Pickup	68	8	1.078	1.154
Truck	39	270	751	1.060
Speda Motor	1.928	4	27.738	29.670

Sumber : DISPENDA Propinsi Maluku

Berdasarkan data perkembangan kendaraan bermotor dan jenis pada table diatas terlihat bahwa jumlah kendaraan yang berjenis sepeda motor lebih dominan untuk kendaraan beroda 2 ( dua) sedangkan untuk kendaraan jenis roda 4 ( empat ) dinominasi oleh jenis kendaraan mini bus sedangkan untuk kendaraan beroda 6 ( enam ) yaitu jenis kendaraan truk . Dan dari perkembangan sesuai informasi yang diperoleh bahwa dari tahun – ketahun jumlah kendaraan meningkat itu pada jenis kendaraan bermotor roda 2 ( dua ).

#### **D.Struktur Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Ambon.**

Dinas Perhubungan Kota Ambon berdasarkan Peraturan Walikota Ambon Nomor : 07 Tahun 2005 Tentang Uraian Tugas Jabatan Struktural pada Dinas perhubungan Kota Ambon seperti yang diatur dalam Bab II Pasal 2 sebagai berikut :

>. Struktur Organisasi.:

1. Kepala Dinas
2. Bagian Tata Usaha ,terdiri dari :
  - a.Sub Bagian Umum dan Kepegawaian
  - b.Sub Bagian Keuangan.
3. Bidang Program ,terdiri dari :
  - a. Seksi Penyusunan Program
  - b. Seksi Monitoring Evaluasi dan Pelaporan
4. Bidang Perhubungan Darat, terdiri dari :
  - a. Seksi Lalu lintas dan angkutan darat.
  - b. Seksi Keslamatan teknis dan Sarana dan Prasarana
5. Bidang Perhubungan Laut, terdiri dari :
  - a.Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut
  - b. Seksi Keslamatan Teknis sarana dan prasarana
6. Bidang Perhubungan Udara, Pos dan Telekomunikasi terdiri dari
  - a. Seksi penunjang Keslamatan penerbangan
  - b. Seksi Pos dan telekomunikasi
7. Unit Pelaksana teknis
8. Kelompok Jabatan Fungsional.

Urain Tugas.

1. Kepala dinas mempunyai tugas memantu Walikota melaksanakan kewenangan desentralisasi di bidang Perhubungan sebagai berikut :

- a. Merumuskan kebijakanteknis di bidang perhubungan.
- b. Memberi perizinan dan pelayanan umu
- c. Merumuskan rencana strategi Dinas Perhubungan sesuai ketentuan ang berlaku.
- d. Menyelenggarakan pe mbinaan teknis dibidang perhubungan.
- e. Membina dan mengembalkan semua kegiatan Dinas Peruhubungan serta wajib serta wajib menerapkan azas koordinasi, integrasi dan sinkronisasi secara vertical dan hortisontal baik dalam lingkungan Dinas maupun antar unit terkait.
- f. Mengkoordinasikan dan mengarahkan semua satuan kerja di lingkungan Dinas Perhubungan. Dalam melaksanakan kebijakan teknis di bidang perhubungan.
- g. Menetapkan pedoman tata cara memberikan izin dan pelaksanaan pelayanan umum di bidang Perhubungan sesuai ketentuan yang berlaku.
- h. Menyelenggarakan Tata Usaha Dinas
- i. Membina dan memberikan petunjuk/arahan baik pelaksanaan tugas bawahan serta menilai prestasi kerja bawahan sebagaibahan pertimbangan karier berdasarkan ketentuan yang berlaku.
- j. Melaksanakan evaluasi terhadap semua kebijakan teknis yang telah ditetapkan secara priodik danmenyusun laporan akuntabilitas Dinas.
- k. Melaporkan hasil pelaksanaan tugas kepada Walikota melalui Sekretaris Kota

- l. Melaksanakan Tugas lain yang diberikan sesuai ketentuan yang berlaku dan kebijakan yang ditetapkan oleh Walikota.

#### 1. **Bagian Tata usaha .**

Kepala Baian Tata Usaha mempunyai Tugas membantu Kepala Dinas menyelenggarakan pelayanan teknis dan administrative dalam urusan tata persuratan dan kerumahtanggan perlengkapan, kepegawaian dan keuangan , sebagai berikut :

- a..Menyelenggarakan urusan surat menyurat dan tata keasipan
- bMenyelenggarakan urusan rumah tangga ,keamanan ,ketertiban dan administrasi ,perjalanan dinas serta protocol.
- c. Mengatur dan mengelola penyediaan informasi dan dokumentasi hokum.
- d. Menghimpun bahan – bahan pembinaan organisasi dan tata laksana dinas
- e. Menyelenggarakan administrasi perlengkapan dinas
- f. Menyelenggarakan administrasi kepegawaian dinas
- g. Menyelenggarakan administrasi keuangan dinas.
- h. Membina dan mengawasi satuan kerja yang dibawahinya.
- i. Melaporkan hasilpelaksanaan tugas kepada Kepala Dinas.
- j. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Atasan.

#### > **Sub Bagian Umum**

Sub bagian umum mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. Menyelenggarakan urusan surat menyurat dan tata kearsipan.
- b. Menyelenggarakan urusn rumah tangga, keamanan, ketertiban dan administrasi, perjalanan dinas serta protocol.
- c. Mengatur dan mengelola penyediaan informasi dan dokumentasi hokum.
- d. Menghimpun bahan –bahan pembinaan organisasi dan tata laksana dinas.

- e. Menyelenggarakan administrasi perlengkapan dinas.
- f. Menyelenggarakan administrasi kepegawaian dinas.
- g. Menyelenggarakan administrasi keuangan dinas
- h. Membina dan mengawasi satuan kerja dibawahnya.
- i. Melaporkan hasil pelaksanaan tugas kepada kepala dinas.
- j. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh atasan sesuai ketentuan yang berlaku.

**> Sub bagian keuangan**

Sub bagian keuangan mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. Menyusun rencana anggaran pendapatan dan belanja dinas.
- b. Melaksanakan piñata usahaan administrasi keuangan dinas serta verifikasi keuangan rutin dan pembangunan.
- c. Mengawasi dan menyelesaikan keuangan perjalanan dinas.
- d. Menghimpun bahan – bahan untuk keperluan pengawasan anggaran dinas.
- e. Menyiapkan bahan – bahan pelaksanaan tuntutan agnti rugi.
- f. Menyiapkan laporan pertanggungjawaban keuangan dinas.
- g. Membagi tugas kepada staf dan memberi petunjuk /arahan unt uk kelancaran pelaksanaan tugas.
- h. Menyusun laporan pelaksanaan dan pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh atasan.

#### **4. Bidang Program.**

Bidang program mempunyai tugas memantu kepala dinas perhubungan menyiapkan perumusan kebijakan teknis perencanaan dan penyusunan program dinas meliputi sarana dan prasarana kesehatan, peningkatan sumber daya kesehatan serta monitoring dan pelaporan dengan rincian sebagai berikut.

- a. Merumuskan dan menyiapkan pedoman operasional penyusunan program dinas .
- b. Mengkoordinasikan penyiapan bahan perumusan dan penyusunan kegiatan dan program pembangunan perhubungan.
- c. Merumuskan dan menyusun rencana kegiatan dan program pembangunan perhubungan jangka panjang sesuai ketentuan yang berlaku.
- d. Merumuskan dan menetapkan analisis kebutuhan tenaga perhubungan dan seksi informasi tenaga perhubungan.
- e. Menetapkan pedoman teknis pembinaan kegiatan perhubungan.
- f. Merumuskan dan menetapkan kebutuhan penyelenggaraan pendidikan dan latihan tenaga perhubungan serta rencana tenaga perhubungan strategis.
- g. Menetapkan pedoman pengelolaan dan pemberian izin sarana dan prasarana perhubungan khususnya seperti terminal dan lain – lain.
- h. Merumuskan standart pelayanan minimal serta tata cara pemberian pelayanan kepada masyarakat di bidang perhubungan.
- i. Mengkoordinasikan pelaksanaan monitoring ,evaluasi dan pelaporan program pembangunan perhubungan.
- j. Mengatur sistem informasi perhubungan sesuai ketentuan yang berlaku.
- k. Pelayanan informasi perhubungan, menyediakan informasi program pembangunan.

- l. Menyusun laporan akuntabilitas dinas sesuai ketentuan yang berlaku.
- m. Membina dan mengawasi satuan kerja yang dibawahnya.
- n. Melaporkan hasil pelaksanaan tugas secara berkala kepada kepala dinas.
- o. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh atasan.

**> Seksi Penyusunan Program**

Seksi penyusunan program mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. Menyusun rencana kegiatan penyusunan program dinas.
- b. Menyusun pelaksanaan kegiatan perencanaan dan program perhubungan berdasarkan alokasi sumber daya.
- c. Menyusun rencana program pembangunan perhubungan.
- d. Menyiapkan rencana awal daftar usulan proyek dan daftar usulan kegiatan dinas.
- e. Menyusun laporan berkala, laporan akuntabilitas dinas dan mengelola serta menganalisa laporan pelaksanaan kegiatan pembinaan dan pengendalian perhubungan pemerintah atau swasta.
- f. Membagi tugas kepada staf dan memberikan petunjuk /arahan untuk kelancaran pelaksanaan tugas.
- g. Menyusun laporan pelaksanaan tugas dan melaksanakan tugas lain yang di berikan oleh atasan.

**> Seksi Monitoring, Evaluasi dan Pelaporan .**

Seksi monitoring dan evaluasi mempunyai tugas sebagaiberikut :

- a. Menyusun rencana kegiatan pelaksanaan monitoring, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan program.
- b. Melaksanakan monitoring, evaluasi dan pelaporan tentang perkembangan pelaksanaan program pembangunan perhubungan .

- c. Menginventarisasi permasalahan – permasalahan yang ditemui dalam pelaksanaan program pembangunan perhubungan dan menyiapkan RTL sesuai ketentuan yang berlaku.
- d. Menyusun dan menyiapkan informasi perhubungan untuk kebutuhan perencanaan pembangunan perhubungan.
- e. Menyusun rencana pelaksanaan monitoring, evaluasi dan pelaporan serta penyajian system informasi perhubungan.
- f. Membagi tugas kepada bawahan dan memberikan petunjuk /arahan untuk kelancaran pelaksanaannya.
- g. Menyusun laporan pelaksanaan tugas kepada pimpinan secara berkala maupun sewaktu- waktu.
- h. Melaksanakan tugas lain yang diberikan atasan.

#### **5. Bidang Perhubungan Darat.**

Bidang perhubungan darat mempunyai tugas membantu Kepala Dinas Perhubungan menyiapkan perumusan kebijaksanaan teknis pembinaan dan penyelenggaraan lalulintas, angkutan darat dan keselamatan teknis sarana dan prasarana. Dengan rincian tugas sebagai berikut :

- a. Merumuskan dan menyiapkan pedoman pembinaan penyelenggaraan lalulintas, angkutan darat dan keselamatan teknis sarana dan prasarana.
- b. Menyiapkan bahan dan data dalam rangka pembinaan dan pelaksanaan kegiatan di bidang lalulintas, angkutan darat dan keselamatan teknis sarana dan prasarana.
- c. Melakukan analisis dan menyusun kebutuhan sarana dan prasarana pelaksanaan kegiatan di bidang perhubungan darat.

- d. Melakukan pembinaan teknis dalam rangka pelaksanaan kegiatan di bidang perhubungan darat.
- e. Menginventarisir dan melakukan identifikasi terhadap jenis angkutan serta mengatur dan menertibkan arus lalulintas.
- f. Menyiapkan bahan dan data dalam rangka pemberian izin terhadap mobil angkutan.
- g. Membina, mengawasi dan menilai pelaksanaan tugas sub bidang yang dibawahnya.
- h. Mengkoordinasikan penyusunan laporan pelaksanaan tugas kepada atasan.
- i. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh atasan.

☞ Seksi Lalulintas dan Angkutan Darat.

Seksi lalulintas dan angkutan darat mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. Menyusun rencana kegiatan lalulintas dan angkutan darat.
- b. Menyusun dan menyiapkan jaringan penyeberangan ( Zebra Cross ) di jalan.
- c. Menyelenggarakan pengaturan lalulintas di jalan serta mengawasi arus lalulintas.
- d. Melakukan koordinasi dengan unit/instansi terkait dalam rangka pengaturan ,pengawasan dan pengendalian arus lalulintas.
- e. Membagi tugas kepada staf dan memberikan arahan / petunjuk dalam rangka kelancaran pelaksanaan tugas.
- f. Membina, mengawasi dan menilai pelaksanaan tugas bawahan.
- g. Menyiapkan laporan pelaksanaan tugas kepada atasan.
- h. Melaksanakan tugas lain yang diberikan atasan.

☞ **Seksi Keselamatan Teknis Sarana dan Prasarana.**

Seksi keselamatan teknis sarana dan prasarana mempunyai tugas sebagai berikut

- a. Menghimpun dan mengolah data dalam rangka penyusunan rancana dan kegiatan keselamatan teknis sarana dan prasarana.
- b. Menyiapkan penetapan lokasi pemasangan dan pemeliharaan alat pengamananan ( rambu- rambu ) lalulintas.
- c. Mengevaluasi kebutuhan alat pengawasan dan pengamananan.
- d. Melaksanakan pengawasan teknis penyelenggaraan prasarana perhubungan darat.
- e. Menganalisa dan mengevaluasi daerah rawan kecelakaan untuk tindakantisipasinpengamananan.
- f. Melaksanakan bimbingan teknis keselamatan dan penanggulangan kecelakaan lalu lintas perhubungan darat.
- g. Melaksanakan evaluasi kebutuhan prasarana darat.
- h. Memagi tugas kepada staf dan memberi petunjuk/arahan dalam rangka kelancaran pelaksanaan tugas.
- i. Membina, mengawasi dan menilai pelaksanaan tugas bawahan.
- j. Menyiapkan laporan pelaksanaan tugas kepada atasan.
- k. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh atasan.

#### **6. Bidang Perhubungan Laut.**

Kepala bidang perhubungan laut mempunyai tugas membantu kepala dinas perhungan menyiapkan perumusan kebijakan teknis,lalulintas, angkutan laut dan keselamatan teknis sarana dan prasaran. Dengn rincian tugas :

- a. Mengkoordinasikan penyiapan bahan dan data dalam rangka penyusunan rencana dan kegiatan perhubungan laut.
- b. Menyusun dan menetapkan kebijakan teknis pembinaan dan pengawasan di bidang perhubungan laut.
- c. Melakukan pemberian perizinan Usaha Perusahaan Pelayaran ( SIUPP) dan Surat Izin Operasional Perusahaan Non Pelayaran Raky ( SIUPPER).
- d. Melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap pengelolaan perhubungan laut.
- e. Menetapkan kebijakan tatanan dan perizinan.
- f. Memfasilitasi upaya kelancaran pelaksanaan kegiatan perhubungan laut.
- g. Mengkoordinasikan kegiatan pembinaan dan pengawasan operasional angkutan laut dengan unit/instansi terkait.
- h. Melaksanakan pengendalian dan pengawasan terhadap operasional kepelabuhanan.
- i. Melaksanakan pembinaan dan fasilitasi bagi asosiasi sub sector perhubungan laut.

Membina, mengawasi dan menilai pelaksanaan tugas seksi yang dibawahinya.

- j. Menyiapkan laporan pelaksanaan tugas kepada Kepala Dinas.
- k. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh atasan.

#### ☞ **Seksi Lalulintas dan Angkutan Laut.**

Seksi lalulintas dan angkutan laut mempunyai tugas sebagai berikut:

- a. Menghimpun dan mengolah data dalam rangka penyusunan rencana dan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut.
- b. Melaksanakan penyiapan bahan penetapan kebijakan tatanan dan perizinan pelayanan di bidang perhubungan laut.

- c. Melaksanakan penyiapan bahan penetapan kebijakan bongkar muat dan ekspedisi muatan kapal laut serta fasilitasi jasa pengurusan transportasi dan penunjang angkutan laut.
- d. Melaksanakan pembinaan dan pengawasan kegiatan bongkar muat.
- e. Melaksanakan evaluasi kegiatan operasional sarana angkutan laut dan penunjang angkutan laut..
- f. Menyiapkan bahan pertimbangan hasil evaluasi kegiatan operasional sarana angkutan laut dan penunjang angkutan laut untuk kelancaran pelaksanaannya.
- g. Membagi tugas kepada staf dan memberi petunjuk/arahan dalam rangka kelancaran pelaksanaan tugas.
- h. Membina, mengawasi dan menilai pelaksanaan tugas bawahan.
- i. Menyiapkan laporan pelaksanaan tugas kepada atasan.
- j. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh atasan.

**> Seksi Keselamatan Teknis Sarana dan Prasarana .**

Seksi keselamatan teknis dan sarana dan prasarana mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. menghimpun dan mengolah data dalam rangka penyusunan rencana dan kegiatan keselamatan pelayaran teknis sarana dan prasarana.
- b. Menyiapkan sarana penunjang keselamatan pelayaran.
- c. Mengkoordinasikan pelaksanaan kegiatan penunjang keselamatan pelayaran dengan unit/instansi terkait.
- d. Melaksanakan pengawasan teknis penyelenggaraan prasarana perhubungan laut.
- e. Menganalisa dan mengevaluasi kebutuhan penunjang keselamatan pelayaran.
- f. Menyiapkan bahan pembinaan teknis dalam rangka penunjang keselamatan.

- g. Melaksanakan evaluasi kebutuhan prasarana laut.
- h. Membagi tugas kepada staf dan memberikan petunjuk/arahan dalam rangka kelancaran pelaksanaan tugas.
- i. Membina, mengawasi dan menilai pelaksanaan tugas bawahan.
- j. Menyiapkan laporan pelaksanaan tugas kepada atasan.
- k. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh atasan.

#### **6. Bidang Perhubungan Udara, Pos dan Telekomunikasi.**

Kepala bidang perhubungan Udara, Pos dan Telekomunikasi mempunyai tugas membantu Kepala Dinas Perhubungan menyiapkan perumusan kebijakan teknis pembinaan dan pengawasan kendaraan udara dan pos, telekomunikasi. Dengan rincian tugas sebagai berikut :

- a. Mengkoordinasikan penyiapan bahan dan data dalam rangka penyusunan rencana dan kegiatan kebandarudaraan, pos dan telekomunikasi.
- b. Menyiapkan dan menetapkan kebijakan teknis pengembangan perhubungan udara, pos dan telekomunikasi.
- c. Menyelenggarakan pengawasan pengendalian terhadap kegiatan pengelolaan di bidang perhubungan udara, pos dan telekomunikasi
- d. Melaksanakan penertiban IMB bagi bangunan – bangunan dalam kawasan keselamatan operasi penerbangan (KKOP).
- e. Melakukan penertiban rekomendasi pembangunan didalam Bandar udara.
- f. Melakukan bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat sekitar Bandar udara.

- g. Melakukan pembinaan dan pengawasan jasa dan jaringan telekomunikasi yang bersifat local.
- h. Melakukan penertiban izin instalasi kabel rumah ( IKR/G).
- i. Melakukan pengujian terhadap alat/perangkat pos dan telekomunikasi.
- j. Melakukan pemberian izin penggunaan spectrum frekwensi radio.
- k. Melakukan pemberian izin studio rekaman.
- l. Melakukan pemberian izin penjualan kaset video, CD,DVD dan melakukan penertiban kaset-kaset bajakan.
- m. Membina, mengawasi dan menilai pelaksanaan tugas seksi yang dibawahinya.
- n. Mengkoordinasikan penyusunan laporan bidang.
- o. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh atasan.

#### ✍ **Seksi Kebandarudaraan**

Seksi kebandarudaraan mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. Menyiapkan bahan dan data dalam rangka penyusunan rencana dan kegiatan kebandarudaraan.
- b. Melaksanakan pengawasan dan pengendalian operasional Bandar udara.
- c. Melakukan penertiban IMB bagi bangunan- bangunan dalam kawasan keselamatan operasi penerbangan (KKOP).
- d. Melakukan penertiban rekomendasi pembangunan didalam Bandar udara.
- e. Melakukan bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat sekitar Bandar udara.
- f. Melakukan evaluasi terhadap pengembangan prasarana Bandar udara.
- g. Membagi tugas kepada staf dan memberi petunjuk /arahan dalam rangka kelancaran pelaksanaan tugas.

- h. Membina, mengawasi dan menilai pelaksanaan tugas kepada atasan.
- i. Menyiapkan laporan pelaksanaan tugas kepada atasan.
- j. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh atasan.

✍ **Seksi Pos Dan Telekomunikasi.**

Seksi pos dan telekomunikasi mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. Menghimpun dan mengolah data dalam rangka penyusunan rencana dan kegiatan pos dan telekomunikasi.
- b. Melaksanakan analisis data dan peyiapan bahan pemibinaan dan pengembangan pos dan telekomunikasi.
- c. Membina dan memfasilitasi pelaksanaan kegiatan usaha pos dan telekomunikasi.
- d. Melaksanakan fasilitasi izin frekwensi radio dan televise local sesuai ketentuan yang berlaku.
- e. Mengawasi dan mengendalikan kegiatan pos dan telekomunikasi.
- f. Mengevaluasi kegiatan pengelolaan pos dan telekomunikasi
- g. Menyelenggarakan pemberian izin di bidang pos dan telekomunikasi.
- h. Melakukan pengujian terhadap alat /perangkat pos dan telekomunikasi.
- i. Menyelenggarakan pemberian izin instalasi kabel rumah ( IKR/G).
- j. Menyelenggarakan pemberian izin studio rekaman.
- k. Melakukan pemberian izin penjualan kaset video, CD.DVD dan melakukan penertiban kaset- kaset bajakan.
- l. Membina, mengawasi dan menilai pelaksanaan tugas bawahan.
- m. Menyiapkan laporan pelaksanaan tugas kepada atasan..
- n. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh atasan.

## E. Perkembangan Sumber Daya Manusia pada Dinas Perhubungan Kota

### Ambon.

Sebelum penulis menguraikan satu persatu identitas responden , Mulai dari tingkat pendidikan sampai dengan agama yang dimilikinya terlebih dahulu diajukan jumlah keseluruhan pegawainya dari unsure pimpinan sampai pada unsure bawahan pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Ambon, keadaan per 01 oktober 2006 yaitu berjumlah 49 orang .

Untuk memperoleh gambaran umum keadaan pegawai pada Dinas Perhubungan Darat Kota Ambon, maka dapat diikuti pada table – table berikut ini :

#### 1. Frekwensi Pendidikan Para Pegawai.

Dari Tingkat pendidikan para pegawai secara terperinci pada table berikut :

Tabel : 6

Frekwensi Pendidikan Pegawai

Tingkat Pendidikan	Frekwensi	Prosentase
SD	1	2
SLTP	1	2
SLTA	25	51
Perguruan Tinggi/Akademi	22	45
Total	49	

Berdasarkan Tabel ( 1 ) terdahulu, menggambarkan bahwa pegawai pada Dinas Perhubungan Kota Ambon, berpendidikan Sekolah Dasar berjumlah 1 orang (2% ), berpendidikan Sekolah Menengah Tingkat Pertama berjumlah 1 Orang (2 %), dan berpendidikan Sekolah Lanjutan Tingkat Atas sebanyak 25 Orang ( 51 % ) serta yang berpendidikan Perguruan Tinggi /Akademi sebanyak 22 Orang ( 45 % ), sehubungan dengan uraian tersebut diatas, bahwa jumlah pegawai yang berpendidikan Sekolah Menengah Tingkat Atas merupakan jumlah terbanyak yang bekerja pada Dinas Perhubungan Kota Ambon.

#### 2. Frekwensi Pangkat dan Golongan Pegawai.

Pada table berikut ini dapat dilihat secara jelas tentang Tingkat Pangkat dan Golongan Pegawai pada Dinas Perhubungan Kota Ambon, sebagai berikut :

Tabel 7

## Frekwensi Pangkat dan Golongan Pegawai

Pangkat/ Golongan	Frekwensi	Prosentase
Golongan I	-	-
Golongan II	17	35
Golongan III	27	55
Golongan IV	5	10
Total	49	100

Tabel diatas menunjukkan bahwa pegawai yang mempunyai pangkat/ golongan I tidak ada, Pangkat/ Golongan II sebanyak 17 Orang ( 35 % ), Pangkat /Golongan III sebanyak 27 orang (55 % ) sedangkan pangkat Golongan IV sebanyak 5 orang (10 % ), sehingga terlihat bahwa pangkat /golongan III lebih dominant bila dibandingkan dengan yang lain.

## 3. Frekwensi Masa Kerja Pegawai.

Pada tabel berikut ini dapat dilihat secara jelas tentang lamanya pegawai yang bekerja pada Dinas Perhubungan Kota Ambon sebagai berikut :

Tabel 8  
Masa Kerja Pegawai

Masa Kerja	Frekwensi	Prosentase
0 - 10 tahun	12	25
10 - 20 tahun	6	12
20 - 30 tahun	27	55
30 - 31 tahun keatas	4	8
Total	49	100

## 4. Frekwensi Umur Pegawai.

Dilihat dari segi umur pegawai, yang bekerja pada Dinas Perhubungan Kota Ambon lebih di dominasi oleh pegawai yang umurnya sudah sedikit tua yang tingkat efektivitasnya sudah cukup baik dan untuk membuktikan hal ini, dapat dilihat pada table sebagai berikut :

Tabel 9

## Frekwensi Umur Responden

Umur	Frekwensi	Prosentase	Keterangan
25 - 30	1	2	
31 - 35	5	10	
36 - 40	2	5	
41 - 45	8	16	
46 - 50	17	35	
50 keatas	11	22	
Total	49	100	

Tabel tersebut diatas, dirinci menurut pegawai yang bekerja pada Dinas Perhubungan Kota Ambon , yang telah berumur 25 – 30 tahun sebanyak 1 orang (2 % ), 31 – 35 tahun sebanyak 5 orang ( 10 % ), berumur 36 – 40 tahun sebanyak 2 orang ( 5 % ), yang berumur 41 – 45 tahun sebanyak 8 orang ( 16 % ) ,dan yang berumur 46 – 50 sebanyak 17 orang ( 35 % ) sedangkan berumur 50 tahun keatas sebanyak 11 Orang (22 %).

## 5.Frekwensi Jenis kelamin Pegawai.

Pada table di bawah ini akan dirinci jenis kelamin pegawai pada Dinas Perhubungan Kota Ambon,sebagai berikut :

Tabel 10

## Frekwensi jenis kelamin

Jenis Kelamin	Frekwensi	Prosentase	Keterangan
Pria	40	82	
Wanita	9	18	
Total	49	100	

Tabel tersebut diatas, memperlihatkan bahwa kaum pria yang lebih banyak bekerja pada Dinas perhubungan Kota Ambon, sebanyak 40 orang (82 % ) sedangkan wanita sebanyak 9 orang ( 18 % ).

## 6. Frekwensi Status Perkawinan.

Tabel 11

Frekwensi Status Perkawinan

Status Perkawinan/nikah	Frekwensi	Prosentase	Keterangan
Kawin/Nikah	47	96	
Belum Kawin/Blm Menikah	2	4	
Total	49	100	

Berdasarkan tabel tersebut di atas, dapat dikatakan bahwa pegawai yang bekerja pada Dinas Perhubungan Kota Ambon, yang telah Kawin/Menikah sebanyak 47n orang (96 %) dan yang belum kawin/menikah sebanyak 2 orang (4 %).

## 7. Frekwensi Agama Pegawai.

Tabel 12

Frekwensi Agama Pegawai

Agama	Frekwensi	Prosentase	Keterangan
Islam	12	24	
Kristen	37	76	
Total	49	100	

Berdasarkan table diatas agama yang dianut oleh pegawai yang bekerja pada Dinas perhubungan Kota Ambon, memperlihatkan bahwa yang beragama Islam sebanyak 12 orang (24 %) dan yang beragama Kristen sebanyak 37 orang ( 76 % ).

Tabel 13

**Perkembangan Pengelolaan Tempat Parkir Kendaraan Di Tepi Jalan Umum**

<b>Lokasi Parkir</b>	<b>Sistem Penyetoran</b>	<b>Jumlah Setoran</b>	<b>Sanksi per hari</b>
Jl. Said Perintah Jl. Sulatan Hairun Jl. Setia Budi Jl. Pendidikan Jl. Kapitan Yonker	Perminggu	Rp. 750.000,00	2%
Jl. Telukabessy Jl. Rijali Jl. Cendawasih Jl. Pattimura Jl. A. Yani Jl. Yan Paays Jl. Anthoni Rebok Jl. Wem Reawaru Jl. Dana Kopra Jl Ph. Latumahina Jl. Kapitan Ulupaha Jl. Imam Bonjol	Perminggu	Rp. 2.275.000,00	2%
Jl. Pantai Mardika Jl.Mutiara	Perminggu	Rp. 420.000.00	2%
Jl. Diponegoro	Perminggu	Rp. 245.000,00	2%
Jl. A.Y. Patty Jl. Sam Ratulangi Jl.Jos Soedarso Jl. A.M. Sangadji Jl. St.Babullah	Perminggu	Rp. 1.050.000,00	2%
Ambon Plaza	Pertahun	Rp16.522.655,00	1%

Sumber ; Diolah Dari Dinas Perhubungan Kota Ambon.

#### F. Penerimaan retribusi parkir tahun 2006.

Target dan realisasi penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum pada tahun 2005 dari triwulan I sampai dengan triwulan IV dapat dilihat pada table berikut ini :

Tabel 14 : Target dan realisasi Penerimaan Retribusi Parkir di Tepai Jalan Umum

Triwulan	Target	Realisasi	Prosentase
I	Rp. 31.240.100	Rp. 5.571.000	4 %
II	Rp. 31.240.100	Rp. 6.603.975	3 %
III	Rp. 31.240.100	Rp. 9.694.500	8 %
IV	Rp. 31.240.100	Rp. 29.303.375	23 %
Jumlah	Rp.125.100.000	Rp.61175.850	49 %

Sumber : diolah dari Dinas Perhubungan Kota Ambon

Berdasarkan table di atas menunjukkan bahwa dari triwulan I ( 4 % ) , sampai dengan triwulan IV ( 23 % ) terjadi peningkatan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Ambon tetapi target yang ditetapkan selama setahun sebesar Rp. 125.100.000 realisasi hanya mencapai Rp. 61.175.850. ( 49 % )

## **G. Perencanaan Strategik Dinas Perhubungan Kota Ambon.**

Perencanaan strategic adalah suatu proses yang berorientasi pada hasil yang akan dicapai dalam kurun waktu satu hingga lima tahun dengan memperhitungkan potensi, peluang dan kendala yang ada atau mungkin timbul baik pada saat ini maupun di masa mendatang

Melalui perencanaan strategic inilah, langkah awal untuk melakukan pengukuran terhadap kinerja Dinas Perhubungan dilakukan. Mengembangkan perencanaan strategic memerlukan kompetensi dan integritas dari sumber daya manusia dan sumber daya lain yang dimiliki oleh organisasi bersangkutan agar mampu menjawab setiap perubahan- perubahan yang terjadi di luar organisasi (lingkungan Eksternal ).maupun dalam perubahan – perubahan yang terjadi di dalam Organisasi itu sendiri.

Dinas perhubungan Kota Ambon mempunyai visi adalah mewujudkan manajemen perhubungan yang profesional guna mendukung kelancaran aktivitas perekonomian masyarakat Kota Ambon .Kemudian misi Kota Ambon adalah meningkatkan kualitas teknik dan tanggungjawab aparatur dalam membina dan mengembangkan usaha jasa di bidang perhubungan dengan dukungan sarana dan prasarana yang memadai sehingga dapat mendorong roda perekonomian masyarakat yang berbasis pada perikanan dan pertanian.

Perumusan Visi dan misi tersebut di atas, masih dalam kerangka untuk mendukung visi dan misi Kota Ambon yang telah ditetapkan sebelumnya sehingga dalam operasionalisasinya terjadi sinergi sehingga dapat menjadi suatu kekuatan pendorong dalam terwujudnya visi dan misi bersama tersebut.

Sebagai sasaran dan implementasi sekaligus sebagai dukungan operasional terhadap pernyataan misi serta dengan memperhatikan kondisi objek Dinas Perhubungan Kota Ambon 2006, maka tujuan diarahkan pada :( 1) peningkatan kemampuan teknis aparatur dan memiliki tanggung jawab yang besar terhadap tugas pokoknya, (2) tersedia sarana dan prasarana yang mendukung kegiatan operasional dan (3) terselenggaranya manajemen lalu lintas pengadiliran arus sirkulasi ke nderaan.

Sedangkan sasarannya adalah (1) memiliki kemampuan teknis dan tanggung jawab yang besar terhadap tugas pokoknya diharapkan pelaksanaan tugas – tugas teknis operasional di lapangan akan lebih efektif, (2) dengan tersedianya sarana dan prasarana pendukung operasional, akan terjadi peningkatan pelayanan di bidang perhubungan akan lebih baik dan dirasakan langsung manfaatnya oleh masyarakat, (3) melalui pengendalian arus sirkulasilalu lintas diharapkan tidak terjadi penumpukan kendaraan khususnya kendaraan umum pada ruas jalan tertentu yang mengakibatkan kemacetan dan rawan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Untuk mencapai tujuan dan sasaran tersebut, maka langkah yang ditempuh adalah merumuskan kebijaksanaan operasional. Kebjaksanaan operasional Dinas Perhubungan Kota Ambon tahun 2006 adalah menyelenggarakan tugas yang menjadi kewenangan secara efektif berdasarkan potensi sumber daya yang dimiliki, untuk lebih memacu pencapaian tujuan dan sasaran tersebut, maka Dinas Perhubungan Kota Ambon menempuh kebijaksanaan teknis operasional yang didasarkan pada perkembangan situasi tugas di lapangan dalam bentuk penanganan kasus perkasus seperti penertiban angkutan umum, pemasangan rambu- rambu lalu lintas dan pengawasan ruti terhadap pelanggaran yang merupakan kewenangan dinas Perhubungan Kota Ambon.

Untuk pencapaian tujuan dan sasaran tersebut, juga dilakukan upaya peningkatan kemampuan teknis aparatur secara bertahap melalui pengiriman staf mengikuti jenjang pendidikan teknis yang diselenggarakan oleh instansi –instansi teknis terkait, selain itu juga dilakukan kegiatan rutin yang berkaitan dengan pembinaan kepada aparatur untuk lebih memahami akan tanggung jawab dan tugas pokok masing – masing.

## **BAB V**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Aspek Internal Manajemen Pemunutan Retribusi Parkir.**

Mekanisme pengelolaan ( manajemen ) retribusi Parkir di Kota Ambon di analisis melalui aspek peencanaan, pelaksanaan , koordinasi dan pengawasan.

##### **1. Perencanaan.**

Aspek perencanaana pemungutan retribusi parker di Kota Ambon, sejak diberlakukannya Undang – Undang No32 Tahun 2004 tentang Otonomi Daerah , maka terjadinya perubahan tugas, fungsi dan kewenangan didalam pemerintahan Kota Ambon,dimana sebelum terjadinya perubahan otinoi daerah kewenangan pengelolaan Retribusi Parkri berada padaDinas Pendapatan Kota Ambon.

Bedasarkan hal tersebut di atas maka peraturan Walikota Ambon Nomor :07 tahun 2005 tentang Uraian Tugas Jabatan Struktural pada dinas Perhubungan Kota Ambon, Dalam perkembangan Pengelolaan retribusi parker Dinas Perhubungan memberdayakan masyarakat untuk terlibat dalam pengelolaan retribusi parker tersebut ,dimana dilakukan kerjasama dengan pihak Pemuda, koperasi dan Pengusaha berdasarkan surat perjanjian kerjasama yang dilakukan.

Berdasarkan hasil penelitian, maka dapat diketahui bahwa Target pengelolaan retribusi Parkir tahun 2005 sebesar Rp. 125.100.000. dan realisasi penerimaan hanya sebesar Rp.61.172.850. hanya mencapai 49%. Ini bila dibandingkan dengan potensi parker yang berada di dalam wilayah Kota Ambon jauh dari mekanisme yang diharapkan.

Areal parker di tepi jalan umum dalam wilayah Kota Ambon dapat dilihat pada table berikut ini :

Tabel.5 : Lokasi Parkir di tepi jalan Umum  
Kota Ambon.

No	Lokasi Parkir	Luas Areal	Potensi/Tidak Berpotensi
1	Jl. Said Perintah	500 m	Tidak berpotensi
2	Jl. Sultan Hairun	300 m	Tidak berpotensi
3	Jl. Setia Budi	500 m	Tidak berpotensi
4	Jl Pendidikan	250 m	Tidak berpotensi
5	Jl. Kapitan Yongker	300 m	Tidak berpotensi
6	Jl. Telukabessy	500 m	Berpotensi
7	Jl. Rijali	400 m	Tidak berpotensi
8	Jl Cendrawasih	250 m	Tidak berpotensi
9	Jl Pattimura	750 m	Tidak berpotensi
10	Jl. A. Yani	500 m	Tidak berpotensi
11	Jl. Yan Paays	500 m	Berpotensi
12	Jl. Anthoni Rebok	500 m	Tidak berpotensi
13	Jl. Wem Rewaru	200 m	Tidak berpotensi
14	Jl. Dana Kopra	200 m	Tidak berpotensi
15	Jl. Ph. Latumahina	300 m	Berpotensi
16	Jl. Kpt. Ulupaha	500 m	Tidak berpotensi
17	Jl. Imam Bonjol	500 m	Tidak berpotensi
18	Jl. Pantai Mardika	500 m	Berpotensi
19	Jl. Mutiara	300 m	Tidak berpotensi
20	Jl. Diponegoro	200 m	Berpotensi
21	Jl. Jl. A.Y.Patti	850 m	Berpotensi
22	Jl. Sam ratulangi	750 m	Tidak berpotensi
23	Jl. Yos Sudarso	750 m	Tidak berpotensi
24	Jl. A.M. Sangadji	750 m	Tidak berpotensi
25	Jl. Sulatan babulah	500 m	Tidak berpotensi
26	Ambon Plaza	750 m	Berpotensi

Sumber ;Diolah dari Dinas Perhubungan Kota Ambon.

Berdasarkan data yang ada ,maka dapat dilihat bahwa areal parkir di Kota Ambon sangat kebanyakan tidak berpotensi di akibatkan perencanaan yang dilakukan oleh pihak dinas perhubungan Kota Ambon dengan pihak Pemuda,Kopeasi dan Pengusaha tersebut disebabkan karena tidak adanya suatu sangsi atau denda yang dapat memberatkan mereka,sehingga menurut hasil penelitian kami bahwa areal parkir tersebut sebenarnya berpotensi tetapi tidak ada petugas untuk pemungutan retribusi parkar pada jam-jam

tertentu dari 26 lajur jalan yang berpotensi dan efektivitasnya dari pagi hingga malam hari itu hanya 3 lajur jalan yaitu jalan diponegoro, jalan A.Y. Patti dan Ambon Plaza.

## **2. Pelaksanaan.**

Implementasi dari perencanaan penerimaan berdasarkan target retribusi dilakukan untuk tahun anggaran berikutnya, kemudian didapatkan potensi masing-masing areal parker, dimana dalam pelaksanaannya dilakukan langsung petugas pemungut yang dikenakan dengan Satuan Tugas ( satgas ) atau kolektor yang dikoordinir oleh 5 staf Sub dinas angkutan darat tenaga organic daridinas perhubungan yang meliputi 3 orang dari sub bagian tatausaha , yaitu : (1) bendaharawan penerima (2) bendahara barang dan (3) bendahara rutin sert 2 Orang masing – masing dari seksi manajemen lalulintas dan 2 orang lainnya dari seksi sarana dan prasarana ditambah dengan ditambah 25 orang dari petugas sehingga jumlah personil yang terlibat dalam pelaksanaan pengelolaan pemungutan dan penerimaan retribusi parker di kota ambon sebanyak 37 orang.

Berdasarkan hasil penelitian terhadap mekanisme pelaksanaan penarikan fretribusi parkir, melalui wawancara dan pengamatan langsung dilokasi penelitian ,maka ditemukan mekanisme pelaksanaan adalah bendahara barang menerima barang berharga ( Kupon retribusi dari sub dinas angkutan darat ) kemudian diserahkan kepada masing – masing kelompok pemuda, koperasi dan pengusaha yang disertai dengan bukti penerimaan kemudian setelah diterima diserahkan kepada pihak petugas parker sesuai kebutuhan satu minggu kemudiaan melakukan pemungutan disertai dengan kupon retribusi. Hasil penerimaan pemungutan retribusi oleh petugas parker disetor kepada Kelompok pemuda,koperasi dan pengusaha setiap hari , selanjutnya pihak kelompok

Pemuda ,koperasi dan Pengusaha menyetor ke Bank BPD Maluku selanjutnya slip setoran diserahkan kepada bendahara dinas perhubungan kota Ambon dan selanjutnya dilaporkan kepada Kas daerah/Keuangan Daerah Kota Ambon pada possumber penerimaan PAD.

### **3. Pengawasan**

Pengawasan adalah kegiatan pengontrolan terhadap pemungut retribusi parkir di tepi jalan umum termasuk pengadministrasian mulai dari pengambilan barang berharga (Karcis Parkir) pada kantor dinas perhubungan Kota Ambon. Pengawasan terhadap seluruh rangkaian pelaksanaan penarikan retribusi parkir di lakukan oleh masing – masing coordinator setiap areal parkir yang ditunjuk oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Ambon.

Hasil Penelitian menunjukkan bahwa bentuk pengawasan yang selama ini dilakukan tidak ada hanya insiatif dari petugas yang mempunyai kewenangan terhadap pengelolaan retribusi parker dan hampir dalam satu tahun hanya dilakukan 1 kali sedangkan pengawasan yang dilakukan oleh pihak pemuda dan koperasi serta pengusaha tidak efektif . Kemudian selama penelitian dan pengamatan berlangsung bahwa terdapat para petugas parker terkadang tidak menggunakan pakaian seragam parkir, tidak memberikan karcis retribusi kepada pemakai jasa , tidak memberikan uang sisa sebesar Rp 400 khusus bagi kendaraan roda 2. karena sesuai Perda Kota Ambon untuk kendaraan roda dua sekali parker dikenakan retribusi parker sebesar Rp 600 dan Roda empat sebesar Rp 1.000 sedangkan Truk dan Bus sebesar Rp 1.500. selanjutnya juga karcis pemungutan yang peneliti temui dimana karcis tersebut telah masa berlakunya telah berakhir pada 2 bulan yang lalu masih dipakai untuk pemungutan pada saat bulan

berjalan. Dan juga pada waktu – waktu tertentu terdapat parkir gelap yang tidak beredentitas.

Hasil penelitian dari wawancara langsung dengan pihak petugas parkir bahwa indikasi – indikasi tersebut diatas terkadang mereka lakukan karena, mereka tidak mendapat upah dari para kelompok pengelola parkir hanya dari kelompok – kelompok pengelola tersebut hanya mennetukan besar penyeteran perhari sesuai dengan potensi parkir yang mereka ditugaskan sehinningga para petugas melakukan hal tersebut untuk mencapai target per hari yang harus disetor sisa dari target tersebut menjadi milikik para petugas parkir

## **B. Aspek Eksternal Yang Dilakukan Untuk Meningkatkan Hasil Pemungutan**

### **Retribusi Parkir**

#### **1. Aspek Peran Serta Pemakai Jasa Parkir/ Wajib Retribusi.**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dukungan pemakai jasa retribusi terhadap efektivitas penerimaan retribusi parker dapat dilihat melalui indicator peran serta coordinator lapangan, petugas parkir dan pengguna jasa pakir. Koordinator lapangan telah ditetapkan 5 oranga dari sub dinas perhubungan darat, dengan mekanisme kerja masing – masing membawahi lokasi areal parker yang memiliki petugas parker dengan tugas melakukan pemantauan, pengendalian dan pengawasan. Kemudian Kelompok pemuda, Koperasi dan pengusaha menunjukkan bahwa tidak ataupun lokasi parker yang memiliki petugas parker, umumnya mereka hanya sebagai penarik retribusi yang bertugas pada laju- lajur jalan yang telah ditentukan pihak kolektor untuk areal parker.

Namundalam hal-hal tertentu kadang – kadang dijumpai dilapangan misalnya petugas parker menerima sejumlah uang dari wajib retribusi yang nilainya lebih kecil dari nilai tarif yang sebenarnya tetapi petugas parker tidak memberikan karcis.

## **2. Aspek Hukum**

Perturan yang berhubungan dengan retribusi parker di Kota Ambon dapat di cermati melalui PERDA Nomor 08 Tahun 2003. tentang retribusi parker di tepi jalan Umum dalam wilayah Kota Ambon. Dukungan peraturan ini terhadap efektivitas terhadap penerimaan retribusi parker tampak jelas dalam operasional di lapangan, sehingga bagi pengguna jasa parker jarang untuk melakukan upaya mengugat legitimasi dari pengelolaan retribusi parker di Kota Ambon. Kekuatan yang bersumber dari aspek legitimasi ini merupakan peluang bagi pengelola untuk terus mengefektifkan penerimaan retribusi parker.

## **2. Aspek Perekonomian Daerah.**

Pertumbuhan ekonomi seperti yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya secara tidak langsung mempengaruhi daya beli masyarakat terutama pada sector transportasi dan jasa angkutan yang juga secara tidak langsung berpengaruh terhadap efektivitas pengelolaan parker daerah. Hasil ini dapat dibuktikan melalui penerimaan satu tahun ( 2005) mengalami penurunan dimana target yang ditetapkan oleh dinas perhubungan kota Ambon tidak terrealisir secara optimal disebabkan karena pengelolaan diberikan kepada beberapa Kelompok pemuda, koperasi dan Pengusaha, tidak diberikan kepada satu pengelola saja. Sementara potensi parker yang ditetapkan oleh dinas perhubungan cukup banyak areal parkir jumlah kendaraan masuk keluar cukup efektif dan mobilisasi masyarakat dalam memanfaatkan perparkiran sudah ada.

### **C. Analisa SWOT dan Strategi Peningkatan Hasil Pemungutan Retribusi Parkir.**

Bedasarkan pembahasan hasil penelitian sebelumnya, maka untuk mengetahui factor – factor yang mempengaruhi penerimaan retribusi parker dan upaya – upaya atau strategi yang harus dilakukan, maka dalam penelitian ini digunakan analisa SWOT, degan melakukan inventarisasi atau menyusun sejumlah daftar kekuatan,kelemahan, peluang dan ancaman yang dihadapi pengelola retribusi parker yang meliputi aspek perencanaan,pelaksanaan dan pengawasan, sebagai berikut :

#### **1. Strategi ( Kekuatan )**

Aspek kekuatan ( Strength) dalam pengelolaan retribusi perkir di Kota Ambon yaitu sebagai berikut :

- Undang – Undang 32 Tahun 2004
- Peraturan Daerah Nomor 08 Tahun 2003
- Peraturan Wali Kota Ambon Nomor : 07 Tahun 2005
- Perjanjian Kerja Sama Pemerintah Kota Ambon dengan Kelompok Pemuda, Koperasi dan Pengusaha dalam pengelolaan tempat parkir dsitepi jalan umum.
- Jumlah Areal parker yang tersedia.

#### **2. Weaknesses ( Kelemahan )**

Aspek kelemahan ( Weaknesses ) dalam pengelolaan retribusi parker di Kota Ambon yaitu sebagai berikut :

1. Penetapan target tidak didasarkan pada potensi riel dari jumlah kendaraan yang ada.
2. Tidak tersedinya data yang akurat mengenai jumlah kendaraan
3. Sulit memproyeksikan pertumbuhan jumlah kendaraan baik yang dimiliki dan beroperasi di Kota Ambon maupun jumlah kendaraan dari luar koabupaten yang beroperasi di Kota Ambon.

4. Kemampuan untuk mengatur parkir kendaraan masih lemah.
5. Rentang waktu penarikan retribusi parkir belum optimal
6. Kebanyakan areal parkir secara yang telah ditetapkan dinas perhubungan belum terdapat petugas yang melaksanakan pemungutan retribusi parkir.
7. Kejujuran Petugas Parkir dalam memberikan pelayanan
8. Kemampuan Petugas Parkir dalam memberikan pelayanan secara optimal

### **3. Opportunity ( Peluang )**

Aspek peluang ( Opportunity ) dalam pengelolaan retribusi parkir di Kota Ambon yaitu sebagai berikut :

1. Pertumbuhan perekonomian mengalami sedikit kemajuan
2. Model perencanaan mulai dibakukan dalam bentuk RENSTRA Dinas Perhubungan yang akan dimulai pada tahun 2007.
3. Sistem Pendataan atau inventarisasi kendaraan akan mulai dilakukan
4. Tingkat kesadaran masyarakat ( pengguna jasa Parkir ) untuk membayar mulai tumbuh.
5. Dapat meningkatkan kontribusi penerimaan PAD.

### **4. Treaths ( Ancaman )**

Aspek ancaman ( Treaths ) dalam pengelolaan retribusi parkir di Kota Ambon yaitu sebagai berikut :

- ✍ Tidak ada klaim dari pemakai jasa retribusi parkir terhadap kehilangan kendaraan di areal parkir.
- ✍ Munculnya petugas Parkir dadakan untuk kegiatan keramaian tertentu

- ✍ Tingkat upah dan kesejahteraan pemungut retribusi parker masih rendah sementara tingkat kebutuhan hidup terus meningkat.

Tahap selanjutnya adalah menyusun matriks TOWS. Ada empat Strategi yang tampil dari hasil analisa SWOT tersebut, yaitu

1. Strategi SO ( Strength dengan Opportunity ). Kekuatan dan peluang dipakai untuk menarik keuntungan dari peluang yang ada dalam lingkungan eksternal.

- ✍ Mengoptimalkan pemungutan retribusi parker sesuai dengan jumlah personil pemungutan atau petugas parker yang ada.
- ✍ Peningkatan invarastruktur dari masing – masing areal parker di Kota Ambon.
- ✍ Penguatan Institusi pengelola
- ✍ 5Sistem pendataan harus segera dilakukan
- ✍ Peningkatan mutu pelayanan sebagai konsukuensi tumbuhnya kesadaran masyarakat mengenai perparkiran.

2. Strategi WO ( Weaknesses dengan Opportunity ) Strategi kelemahan dan peluang bertujuan untuk memperbaiki kelemahan dengan memanfaatkan peluang dari lingkungan eksternal melalui :

- ✍ Penetapan target penerimaan haruslah didasarkan pada potensi riel dari jumlah kendaraan yang ada.
- ✍ Model perencanaan yang akan dibakukan dalam bentuk RENSTRA membutuhkan data yang akurat sehingga dapat memproyeksikan jumlah kendaraan.

- ✍ Tingkat kesadaran mulai tumbuh, maka kemampuan dalam mengatur parker kendaraan dan system pengamanan harus ditingkatkan
- ✍ Retribusi parker dapat meningkatkan kontribusi penerimaan terhadap PAD, maka pemanfaatan waktu penarikan retribusi harus di optimalkan.

3. Strategi ST ( Strength dengan Treath ) atau Strategi kekuatan dengan ancaman dapat digunakan oleh organisasi ini untuk menghindari atau mengeliminir dampak ancaman yang bersumber dari factor eksternal melalui :

- ✍ Diperlukan peraturan yang dapat memberikan kompensasi kepada pemilik kendaraan jika terjadi kehilangan.
- ✍ Untuk menghindari petugas parker gelap ( yang tidak beridentitas ) memungut jasa parker dari pengguna jasa parker diperlukan system atau mekanisme pengawasan yang tepat.
- ✍ Dengan penguatan institusi mealui sejumlah peraturan yang ada mengenai pengelolaan perparkiran, seharusnya diikuti dengan peningkatan tingkatupah dan kesejahteraan para petugas parker.

4. Strategi WT ( Weaknessnes dengan Threats ) strategi yang dilakukan dengan memperkecil kelemahan dan menghindari ancaman yang bersumber dari luar organisasisebagi berikut :

- ✍ Peningkatan kemampuan dalam mengatur parker dan system pengamanan sehingga Pemakai jasa retribusi Parkir merasa aman terhadap kendaraan yang diparkir.
- ✍ Menghindari munculnya petugas parker dadakan dan mencegah terjadinya
- ✍
- ✍ kolusi antara petugas parker dengan Pengguna Jasa parker.
- ✍ Pemanfaatan waktu seoptimal mungkin dapat meningkatkan penerimaan bagi petugas parker yang berimplikasi terhadap tambahan untuk pemenuhan kebutuhan hidup sehari – hari.

Untuk mendapatkan gambar yang selengkapnya dapat dilihat pada gambar berikut ini :

### Matriks SWOT MANAJEMEN RETRIBUSI PARKIR DALAM PENINGKATAN PAD

<p><b>FAKTOR INTERNAL</b></p>	<p><b>STENGTHS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Undang – Undang Nomor 32 Tahun 2004</li> <li>- Peraturan daerah Nomor 08 Tahun 2003</li> <li>- Peraturan Walikota Ambon Nomor 07 tahun 2005</li> <li>- Perjanjian Kerjasama Pemerintah kota Ambon dengan Kelompok Pemuda, Koperasi dan Pengusaha dalam pengelolaan retribusi Parkir</li> <li>- Jumlah areal parkir</li> </ul>	<p><b>WEAKNESSNES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penetapan target tidak didasarkan pada potensi riel dari jumlah kendaraan yang ada.</li> <li>- Tidak tersedianya data yang akurat mengenai jumlah kendaraan</li> <li>- Sulitnya memproyeksikan pertumbuhan jmlah kendaraan baik yang dimiliki dan beroperasi di Kota Ambon maupun jumlah dari luar kotaambon atau kabupaten lain yang beroperasi di Kota Ambon.</li> <li>- Kemampuan dalam mengatur parker kendaraan masih lemah</li> <li>- Rentang waktu penarikan retribusi parker belum optimal</li> </ul>
<p><b>FAKTOR EKSTERNAL</b></p>	<p><b>OPPORTUNITY</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Pertumbuhan perekonomian daerah Mengalami sedikit kemajuan</li> <li>- Model perencanaan mulai di bakukan dalam bentuk RENSTRA Dinas perhubungan yang akan dimulai pada tahun 2007</li> <li>-Sistem pendataan atau inventarisasi kendaraan akan mulai dilakukan</li> <li>- Tingkat kesadaran masyarakat ( pengguna jasa parker ) untuk membyar mulai tumbuh</li> <li>- Dapat meningkatkan kontribusi PAD</li> </ul> <p><b>STRATEGI SO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengoptimalkan pemungutan retribusi parker.</li> <li>- Peningkatan infra struktur dari masing – masing areal parker</li> <li>- Pengaturan Intitusi pengelola</li> <li>- system pendataan harus segera dilakukan</li> <li>- Peningkatan mutu pelayanan sebagai konsekuensi tumbuhnya kcsadaran masyarakat mengenai diperkiraan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Penetapan target penerimaan haruslah didasarkan pada potensi riel dari jumlah kendaraan yang ada.</li> <li>- Model rencana yang akan dibakukan dalam bentuk RENSTRA membutuhkan data yang akurat sehingga dapat emproyeksikan jumlah kendaraan.</li> <li>- Tingkat kesadaran mulai tumbuh maka kemampuan dalam mengatur parker kendaraan dan system pengamanan harus ditingkatkan.</li> <li>- retribusi parker dapat meningkatkan kontribusi penerimaan terhadap PAD, maka pemanfaatan waktu penarikan retribusi harus dioptimalkan.</li> </ul> <p><b>STRATEGI WO</b></p>
<p><b>TREATS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tidak ada klaim dari pengguna jasa parkir terhadap kehilangan kendaraan di areal parker.</li> <li>- Munculnya petugas parker dadakan</li> <li>- Tingkat upah dan kesejahteraan petugas retribusi parker masih rendah sementara tingkat kebutuhan hidup terusmeningkat.</li> <li>Expektasi pengguna retribusi parker akan pelayanan yang lebih baik</li> <li>-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diperlukan peraturan yang dapat memberikan kompensasi kepada pemilik kedearaan jika terjadi kehilangan.</li> <li>- Expektasi pengguna retribusi parker diupayakan melalui peningkatan infrastruktur perparkiran dan peningkatan pelayanan.</li> <li>- untuk menghindari kolusi antar petugas parker dengan pengguna jasa parker diperlukan system pengawasan yang tepat.</li> <li>- Dengan penguatan institusi melalui sejmlah peraturan yang ada mengenai pengelolaan perparkiran, seharusnya diikuti dengan peningkatan tingkat upah dan kesejahteraan petugas pemungut retribusi parker.</li> </ul> <p><b>STRATEGI ST</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peningkatan kemampuan dalam mengatur parker dan system penamanan sehingga wajib retribusi merasa aman terhadap kendaraan yang diparkirnya</li> <li>- Menghindari munculnya petugas parker dadakan dan mencegah terjadinya kolusi antara petugas parker dengan pengguna jasa perparkiran.</li> <li>- Pemanfaatan waktu seoptimalmungkin dapat meningkatkan penerimaan petugas lapangan yang berimplikasi terhadap tambahan untuk pemenuhan kebutuhan hidup sehari – hari</li> </ul> <p><b>STRATEGI WT</b></p>

Selain itu berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Ambon Tahun 2005, untuk meningkatkan hasil pemungutan retribusi parker di Kota Ambon, maka telah dilakukan upaya – upaya sebagai berikut :

1. Sistem penarikan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Ambon terhadap para pengelola parker disetor setiap minggu kepada bendahara penerima selanjutnya bendahara penerima menyetor ke kas Daerah ( Bank BPD ) Ambon, Apabila pengelola retribusi parker telambat dalam penyetoran maka, sesuai perjanjian dikenakan sanksi 2 %. Kemudian dalam proses pengelolaan retribusi parker di tepi jalan umum pada tahun 2007 tidak lagi diberikan kepada pengelola seperti pada tahun – tahun sebelumnya tetapi akan diberikan kepada Para pengusaha sebanyak 2 pengusaha yang memenuhi persyaratan dan akan melalui suatu tender proyek sehingga tidak lagi muncul kebocoran – kebocoran yang dapat merugikan pemerintah daerah.
2. Pengawasan rutin terhadap petugas parkir gelap yang tidak memakai identitas dan seragam parker, sehingga tidak terjadi pemungutan liar pada jam – jam tertentu pada area parker dan petugas – petugas parker dadakan pada tempat – tempat yang terkadang menjadi kegiatan umum atau keramaian.

3. Kerjasama dengan pihak polantas untuk mengatur arus lalu lintas dan pihak Polisi Pamong Praja Kota Ambon untuk menertibkan para pedagang – pedagang kaki lima yang memanfaatkan lahan parkir.
4. Pemindahan aktivitas penjualan para pedagang gerobak seperti penjual tahu/tempe goreng, kue terang bulan, bakso dan mie yang menempati areal parkir yang berpotensi, perlu di alokasikan pada lajur – lajur jalan tertentu yang tidak mengganggu arus lalu lintas dan ruas badan jalan yang besar dan panjang.

Berdasarkan upaya- upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Ambon dengan pemerintah Kota Ambon, maka hal ini dapat meningkatkan hasil pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum akan mengalami peningkatan dari target yang direncanakan .

### **C. Implikasi Kebijakan Manajemen perkotaan .**

Kota Ambon sebagai wilayah yang mengalami pertumbuhan di sektor transportasi dan jasa angkutan sehingga konsumsinya adalah peningkatan perekonomian daerah secara umum, maka pengelolaan atau manajemen retribusi parkir di Kota Ambon Berimplikasi kepada kebijakan manajemen perkotaan yang tentunya mempunyai cakupan yang luas dan bersifat kompleks sesuai dengan kompleksitas masalah yang dihadapi oleh pemerintah daerah terutama dalam penyiapan infrastruktur parkir yang akan dimanfaatkan sebagai usaha dan pelayanan public.

Meningkatnya usaha jasa dan pelayanan puyblik dapat dijadikan sebagai salah satu usaha jasa dalam pelayanan public yang hasilnya cukup potensial untuk dikembangkan di masa mendatang seiring dengan perkembangan sector laiinya. Olehnya itu pemerintah Kota Ambon haruslah menempu kebijakan manajemen perkotaan. Namun dalam penelitian ini menunjukan ahwa implikasi kebijakan manajemen perkotaan oleh pemerintah Kota Ambon dapat dijalankan belum sesuai dengan fungsi – fungsi manajemen yang dianggap relevan untuk menangani daerah perkotaan dalam arti yang luas, kecuali dalam pelaksanaan fungsi mmanajemen keuangan yang hanya mencakup perencanaan keuangan dibidang pengelolaan atau manajemen retribusi parker sebagai salah satu sumber pendapatan baru yang dapat memberikan kontribusi terhadap peningkatan pendapatan asli daerah ( PAD ).

#### **D. Temuan – Temuan Dalam Penelitian .**

Selama peneliti melaksanakan penelitian menemukan bebrapa hal yang berkaitan dengan pengelolaan retribusi parkir di tepi jalan umum antara lain sebvgai berikut:

1. Berdasarkann tugas dan fungsi Dinas perhubungan Kota Ambon terdapat Unit Pengelola Teknis yang mengelola Retribusi parkir di tepi jalan umum, ternyata unit ini tidak melaksana tugas dan fungsinya secara baik disebabkan tidak adanya aparatur sehingga tugas dan fungsi tersebut di kembalikan kepada Sub Dinas Bidang Darat mengakibatkan penumpukan tugas, sehingga tidak adanya suatu perencanaan yang baik dan pengawasan terhadap pemungutran retribusi perparkiran di tepi jalan umum.

2. Dalam perencanaan yang ditetapkan oleh pemerintah Kota Ambon bahwa pengelolaan retribusi diserahkan kepada pihak ketiga (Kelompok pemuda, Koperasi dan pengusaha) tetapi dalam proses pelaksanaan tidak efektif dikarenakan jalur – jalur jalan yang ditentukan berdasarkan perjanjian kerja sama pihak pengelola tidak menempatkan petugas pemungut retribusi parkir di tepi jalan umum, ternyata pada jalur – jalur jalan tertentu berpotensi tetapi kemampuan pengelola tidak menempatkan petugas pemungut parkir secara merata.
3. Sanksi Hukum, menurut pandangan peneliti bahwa sanksi yang disepakati bersama antara pemerintah Kota dengan Pengelola parkir tidak terlalu mengikat dikarenakan sanksi yang ditetapkan hanya 2 % dari per hari dari penyeter yang dilakukan perminggu.
4. Sering terjadi pemungut parkir gelap pada waktu – waktu tertentu di tempat – tempat keramaian.
5. pada jalur – jalur jalan tertentu terdapat petugas pemungut retribusi tidak memiliki identitas dan tidak memberikan karcis tanda parkir sehingga menimbulkan keraguan – raguan terhadap pemakai jasa parkir dalam hal pembayaran jasa parkir tersebut.
6. Tidak ada tanda – tanda pemisah parkir antara kendaraan roda dua atau lebih sehingga mengakibatkan terjadinya kemacetan arus lalu lintas pada waktu – waktu tertentu.

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN.**

Bertolak dari hasil penelitian dan analisis data lapangan tentang upaya peningkatan pemungutan retribusi di Kota Ambon , sebagaimana paparan terdahulu, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Manajemen pemungutan retribusi parkir dapat dilihat dari aspek perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan .
  - a. Aspek perencanaan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Ambon di dasarkan pada perhitungan realisasi tahun 2005, di mana perencanaan belum didasarkan pada potensi parkir yang ada.
  - b. Pelaksanaan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dilakukan oleh petugas parkir yang dikoordinir oleh para pemuda , kopoerasi dan pengusaha ( Perngelola ) dan hasil pemungutan tersebut disetor kepada bendahara penerima Dinas Perhubungan Kota Ambon, realisasi pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Ambon tidak mencapai target. Hal ini karenakan kinerja pelaksana dinas Perhubungan Kota , Pengelola Parkir dan petugas pemungut parkir belum melaksanakan tugas secara optimal.
  - c. Pengawasan dilakukan terhadap penarikan retribusi parkir di tepi jalan umum termasuk pengadministrasian, pencetakan karcis parkir, hingga seluruh rangkaian pemungutan diatur oleh masing- masing pengelola

- d. setiap areal parker berdasarkan kesepakatan kerjasama. Dan selama ini dinas perhubungan Kota Ambon tidak melaksanakan pengawasan secara rutinitas terhadap pengelola maupun petugas pemungut di karenakan Unit Pelaksana teknis Retribusi Parkir di tepi Jalan umum tidak difungsikan ( tidak ada tenaga ) sehingga kewenangan ini diahlikan pada subdin darat.
- e. Strategi yang digunakan untuk peningkatan peranan retribusi parker di tepi jalan umum dan peningkatan PAD di Kota Ambon adalah perlu peran Staf Dinas Perhubungan Kota Ambon, Pengelola dan Petugas pemungut Retribusi ditingkatkan peran serta pengguna parker aspek hukumnya, ataua legalitas dan aspek [erekonomian di samping itu pengawasan rutin terhadap mtindak pelanggaran yang menjadi kerugian pada Dinas Perhubungan Kota Ambon dan pemerintah Daerah .

## **B. Saran**

Untuk meningkatkan pemungutan retribusi parker di tepi jalan umum

di Kota Ambon pada masa yang akan datang dapat ditempuh melalui beberapa

pendekatan yaitu:

1. Dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Ambon lebih khusus unit yang menandai retribusi perparkiran di tepi jalan umum maka, Pemerintah Kota Ambon perlu menambah jumlah personil atau aparatur, serta memperbaiki kualifikasi personil dalam penempatan ada jabatan – jabatan structural

atau fungsional dalam Dinas Perhubungan Kota Ambon demi meningkatkan kinerja diwaktu – waktu mendatang.

2. Pemerintah sedapat mungkin lebih jeli melihat dan memanfaatkan potensi yang ada seperti pihak kepolisian , Polisi pamong praja untuk secara bersama – sama membentuk tim terpadu dalam melakukan pengawasan terhadap keamanan lalu lintas, pedagang kaki lima dan pedagang lainnya yang memanfaatkan lahan parkir yang berpotensi yang dapat merugikan pemerintah Daerah dalam hal perolehan pemungutan retribusi.
3. Pemerintah Daerah dalam Hal ini Dinas Perhubungan Kota Ambon didalam melakukan hubungan kerjasama dengan pihak pengusaha yang mengelola perperkiraan hendaknya memperhatikan Insentiv atau Upah , kelengkapan pakaian dan kelengkapan lainnya bagi para pemungut retribusi/ petugas parkir di tepi jalan umum untuk lebih meningkatkan kinerja mereka.

## DAFTAR PUSTAKA

- Harun, H.H. ( 2005) Analisis Peningkatan PAD. BPFE, Yogyakarta.
- .Siahaan, M.P (2005) Pajak daerah Dan Retribusi Daerah , PT Raja Grafindo Persada  
Jakarta
- Kurniawan P. dan Puwanto P, ( 2004 ) Pajak Daerah Dan Retribusi daerah di  
Indonesia, Bayumedia Publishing, Jakarta.
- Samudra, A.A. ( 2005 ) Perpajakan di Indonesia , Keuangan, Pajak dan retribusi,  
Hecca Publishing, Jakarta
- Supranto, J ( 2001 ) Statistik Teori dan Aplikasi , Erlangga , Jakarta
- Alam H.B. ( 2004 ), Metode dan Teknik Menyusun Tesis, Alfabett, Bandung.
- Badan Pusat statistik ( 2004 ) Kota Ambon Dalam Angka
- Bebasa A. ( 1997 ) Analisis tentang retribusi Daerah Sebagai Salah Satu Pendapatan  
Asli Daerah Kabupaten Maros, Tesis PPs UNHAS Makassar.
- Dinas Perhubungan Kota Amboin ( 2005) Laporan Akuntabilitas Instansi Pemerintah  
Kota Ambon.
- Depoartemen Dalam Negeri ,( 1997) Peraturan Pelaksanaan Undang – Undang  
Nomor 18 Tahun 1997. Tentang Pajak Dan Retribusi Daerah, Jakarta.
- Gallion, E. ( 1993 ) Manajemen Perkotaan, FEIS, Jakarta
- Manullang M. ( 1977 ) Dasar – Dasar Manajemen, Ghalia Indonesia , Jakarta
- Winardi ( 1983 ) Dasar – Dasar Manajemen, Alumni, Bandung.
- Mappelawa ( 2003 ) Strategi peningkatan Retribusi Parkir dalam Rangka Penerimaan  
Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Sinjai Tesis PPs Unhas , Makasar.
- Yamin ( 2002 ) Efektivitas Pengelolaan Perparkiran dalam Meningkatkan  
Pendapatan Asli Daerah ,

Mongunsidi ( 2002 ) Pengelolaan Pajak Hotel dan Restoran di Kabupaten Bone,  
Tesis PPs Unhas, Makassar.

Riwokaho, J ( 1987 ) Beberapa Faktor yang Mempengaruhi Peningkatan  
Pemungutan Retribusi Daerah, Jurnal Ilmu Politik, Gramedia, Jakarta.

Siagian,S. ( 1982 ) Manajemen Strategik, Bumi Aksara, Jakarta.

Soejono, ( 1992 ) Tugas dan Tanggung Jawab Pelaksanaan Operasional Terminal Bus  
Antar Kota Antar Propinsi, Jakarta.

Oebagio, Atmodiwirio, ( 2000) Manajemen Pendidikan Indonesia, Ardadizya Jaya,  
Jakarta.

Sudjana, ( 2000 ). Manajemen Program Pendidikan , Fatah Production, Bandung..

Terry G. ( 2000 ) Prinsip – Prinsip Manajemen ( terjemahan ), Bumi Aksara, Jakarta.

Yamin,Muh ( 2000 ) Manajemen Pengembangan Organisasi Kerja , FEUI, Jakarta.

