

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Pendapatan Daerah

Pendapatan daerah adalah sumber pembiayaan pembangunan dan penyelenggaraan pemerintah daerah (Sulistiyaningsih, 2008). Sumber penerimaan daerah antara lain (Soeratno dan Suparmono, 2004):

1. Sisa lebih perhitungan anggaran tahun lalu
2. Pendapatan asli daerah (PAD)
 - a) Pos pajak daerah
 - b) Pos retribusi daerah
 - c) Pos laba Badan Usaha Milik Daerah
 - d) Pos penerimaan dinas-dinas
 - e) Pos penerimaan lain-lain
3. Bagi hasil pajak dan bukan pajak
4. Bagian dari sumbangan dan bantuan
5. Penerimaan bangunan yang terdiri dari pinjaman pemerintah dan pinjaman BUMD

Pendapatan asli daerah adalah penerimaan yang diperoleh daerah dari sumber-sumber dalam wilayahnya sendiri yang dipungut berdasarkan peraturan daerah yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2.1.1 Retribusi Daerah

Menurut UU RI Nomor 34 Tahun 2000 Tentang retribusi daerah yang selanjutnya disebut retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Selain menurut UU RI Nomor 34 Tahun 2000 berikut ini adalah beberapa definisi tentang retribusi daerah :

1. Retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan pribadi atau badan (Siahaan, 2005).

2. Retribusi yang dilakukan sehubungan dengan sesuatu jasa atau fasilitas yang diberikan oleh pemerintah secara langsung dan nyata kepada masyarakat (Sugiarti, 2006).
3. Retribusi adalah pembayaran-pembayaran kepada negara yang dilakukan oleh mereka yang menggunakan jasa-jasa negara (Sumitro, 2000).
4. Menyatakan bahwa dalam praktek pajak dan retribusi perbedaan yang dimiliki menjadi kurang jelas dari dua sisi. Pertama, retribusi dapat dikenakan biaya jasa-jasa yang disediakan atau diberikan. Retribusi yang demikian praktis merupakan pajak-pajak yang efektif. Kedua, yaitu suatu jasa mungkin hanya sebagian dibiayai oleh retribusi, sisanya bersumber dari subsidi khususnya atau tergabung dari penerimaan pajak umum (Davey, 2000).
5. Retribusi daerah adalah suatu bentuk pungutan sebagai imbalan atas manfaat yang diperoleh secara langsung oleh seseorang atau badan atas jasa yang nyata dari pemerintah daerah, seperti pelayanan pekerjaan, pertukaran barang atau izin yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah. Pungutan ini dikenakan atas kegiatan untuk memperoleh manfaat tertentu dan pemerintah daerah berkepentingan untuk mengadakan pengawasan atas kegiatan tersebut (Soeratno dan Soeparmono, 2002).
6. Retribusi merupakan iuran kepada pemerintah yang dapat dipaksakan dan jasa balik secara langsung dapat ditunjuk (Munawir, 2005).

2.1.2 Objek Retribusi Daerah

Objek retribusi daerah adalah berbagai jenis jasa tertentu yang disediakan oleh pemerintah daerah. Jasa retribusi dikelompokkan menjadi tiga golongan yaitu retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha dan retribusi perizinan tertentu (Siahaan 2005).

a. Retribusi jasa umum

Retribusi jasa umum adalah pelayanan yang disediakan pemerintah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi dan badan. Obyek retribusi jasa umum terdiri dari :

- 1) Retribusi pelayanan kesehatan
- 2) Retribusi pelayanan persampahan/kebersihan
- 3) Retribusi penggantian biaya cetak KTP dan akte catatan sipil

- 4) Retribusi pelayanan pemakaman dan pengabuan mayat
- 5) Retribusi parkir ditepi jalan umum
- 6) Retribusi pasar
- 7) Retribusi pengujian kendaraan bermotor
- 8) Retribusi pemeriksaan alat pemadam kebakaran
- 9) Retribusi penggantian biaya cetak peta
- 10) Retribusi kapal perikanan

b. Retribusi Jasa Usaha

Retribusi jasa usaha adalah pelayanan yang disediakan oleh pemerintah daerah dengan menganut prinsip komersial. Obyek retribusi jasa ini di antaranya :

- 1) Retribusi pemakaian kekayaan daerah
- 2) Retribusi pasar grosir atau pertokoan
- 3) Retribusi tempat khusus parkir
- 4) Retribusi tempat penitipan anak
- 5) Retribusi tempat penginapan
- 6) Retribusi penyedotan kakus
- 7) Retribusi tempat pendaratan kapal
- 8) Retribusi tempat rekreasi dan olah raga
- 9) Retribusi penyebrangan di atas air
- 10) Retribusi pengolahan limbah cair
- 11) Retribusi penjualan produksi usaha daerah

c. Retribusi Perizinan Tertentu

Retribusi perizinan tertentu adalah kegiatan pemerintah daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksudkan untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan atas kegiatan pemanfaatan ruang, penggunaan sumber daya alam, prasarana atau fasilitas tertentu guna melindungi kepentingan umum dan menjaga kelestarian lingkungan. Yang termasuk dalam objek retribusi perizinan adalah sebagai berikut :

- 1) Retribusi izin peruntukan penggunaan tanah
- 2) Retribusi izin mendirikan bangunan

- 3) Retribusi tempat dan penjualan minuman beralkohol
- 4) Retribusi izin gangguan
- 5) Retribusi izin trayek
- 6) Retribusi izin pengambilan hasil hutan.

2.2 Pengertian Parkir

Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu pendek atau lama, sesuai dengan kebutuhan pengendara (Lianzah, 2017). Parkir merupakan salah satu unsur dalam jaringan transportasi dikarenakan bilamana pengaturan parkir tidak berjalan dengan baik maka akan berpengaruh pada suatu jaringan jalan raya.

2.3 Retribusi Parkir

Retribusi parkir adalah retribusi yang dikenakan oleh Pemerintah Daerah atas pelayanan ketersediaan tempat parkir yang dikelola oleh Pemerintah Daerah. Retribusi yang dikelola Pemerintah Daerah ada dua yaitu parkir di tepi jalan Umum dan Retribusi Parkir Tempat Khusus Parkir (Azalia dan Lutfi, 2014).

Retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang disediakan dan ditentukan oleh Pemerintah Daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (Peraturan Daerah Nomor 09 Pasal 1 tahun 2010 tentang retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum dan retribusi tempat khusus parkir).

Besarnya tarif yang berlaku di tepi jalan umum sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Bandung nomor 04 tahun 2017 tentang retribusi parkir. Perda tersebut memisahkan tiga zonasi wilayah zona pusat, zona penyangga, dan zona pinggiran.

2.4 Konsep parkir

Pada dasarnya parkir adalah kebutuhan umum yang awalnya berfungsi melayani. Sesuai dengan fungsi tersebut, ruang parkir disesuaikan dengan permintaan seiring dengan kebutuhan orang yang berkendara untuk berada atau mengakses suatu tempat.

Peraturan terkait mengenai parkir tertulis dalam peraturan Undang – Undang No. 22/2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 43. Terdapat beberapa jenis penggolongan parkir yang ditentukan berdasarkan kategori ruang parkir, pengelolaan dan karakteristik , sebagaimana dijelaskan di bawah ini.

- A. Parkir dalam kategori ruang parkir, terdiri dari parkir badan jalan dan parkir diluar badan jalan. Parkir pada badan jalan menggunakan badan jalan yang menjadi hak publik (jalan lingkungan maupun jalan raya). Sedangkan parkir di luar badan jalan adalah lahan parkir yang disediakan khusus di luar badan jalan yang memiliki pintu masuk khusus (sistem parkir berbayar dengan mempunyai lahan yang memiliki batas khusus)
- B. Penyelenggaraan Fasilitas Parkir. Penyelenggaraan parkir terbagi tiga tahap yaitu pembangunan, pengoperasia dan pemeliharaan. Pihak penyelenggaraan dapat dilakukan oleh pemerintah dan perseorangan dan penyelenggaraan badan jalan harus bekerja sama dengan pemerintah.
- C. Parkir di luar badan jalan dapat dikategorikan sesuai dengan karakteristik fisik antara lain sebagai berikut :
 - Taman parkir
 - Menempati ruang terbuka
 - Berada di dalam kompleks bangunan
 - Gedung parkir
 - Melekat pada atau berada dalam bangunan
 - Parkir bawah tanah (*basement parking*)

2.5 Jenis-jenis parkir

Menurut jenisnya parkir dibagi menjadi dua bagian, yaitu parkir *on-street* atau parkir badan jalan dan parkir di luar badan jalan. Parkir di badan jalan mempunyai keuntungan dan kerugian.

1) Parkir badan jalan terdiri dari :

- Parkir tepi jalan,
- Parkir pada badan jalan,
- Parkir di ruang milik jalan (UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan),

- Pelayanan parkir di tepi jalan umum (UU No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah).

Kerugian dari parkir di badan jalan di antaranya :

1. Mengganggu lalu lintas
2. Mengurangi kapasitas jalan dikarenakan pengurangan lebar lajur
3. Meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan

Keuntungan dari parkir di badan jalan di antaranya :

1. Murah
 2. Pengguna tempat parkir lebih dekat dan mudah
- 2) Parkir diluar badan jalan terdiri dari,
- Gedung parkir,
 - Parkir diluar badan jalan,
 - Taman parkir,
 - Tempat khusus parkir (UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan),
 - Parkir di luar ruang milik jalan (UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan),
 - Tempat parkir di luar badan jalan (PP nomor 65 Tahun 2001 Tentang Pajak Daerah),
 - Penyelenggaraan parkir di luar badan jalan (UU No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah).

Keuntungan dari parkir diluar badan jalan di antaranya :

1. Tidak mengganggu lalu lintas
2. Faktor keamanan lebih tinggi

Kerugian dari parkir diluar badan jalan di antaranya :

1. Memerlukan biaya investasi awal yang besar
2. Bagi pengguna parkir yang hanya memarkirkan sebentar saja kendaraannya dinilai kurang praktis dibanding parkir di badan jalan.

2.6 Karakteristik Parkir

Pengertian karakteristik parkir adalah sifat-sfat dasar yang dapat memberikan penilaian terhadap pelayanan dan permasalahan parkir yang terjadi pada lokasi

studi (Yaumil Wahdan, et al, 2014). Parameter karakteristik parkir yang dapat diketahui sebagai berikut (Hobbs, 1995):

a. Volume parkir,

Pengertian dari Volume parkir adalah jumlah kendaraan per periode dalam waktu tertentu. Rumus 2.1 digunakan untuk menghitung volume parkir:

$$V = N_{in} + X \text{ (kendaraan)} \dots\dots\dots(2.1)$$

Dengan, V = volume parkir

N_{in} = jumlah kendaraan yang masuk

X = kendaraan yang sudah ada sebelum waktu survei

b. Akumulasi parkir

Pengertian dari akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan yang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu. Rumus 2.2 yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$AP = E_i - E_x + X \dots\dots\dots(2.2)$$

Dengan, AP = akumulasi Parkir

E_i = kendaraan yang masuk parkir (unit)

E_x = kendaraan yang keluar lokasi parkir (unit)

X = jumlah kendaraan yang ada sebelumnya (unit)

c. Durasi parkir

Pengertian durasi atau lama waktu parkir adalah lama waktu (dalam jam) yang dihabiskan oleh pengguna parkir pada ruang parkir. Rumus 2.3 digunakan untuk menghitung rata-rata lamanya parkir adalah

$$D = T_{out} - T_{in} \dots\dots\dots(2.3)$$

Dengan, D = Durasi Parkir

T_{out} = Waktu saat kendaraan selesai parkir

T_{in} = Waktu saat kendaraan mulai parkir

d. Pergantian Parkir (*Parking Turn Over*)

Pergantian parkir (*Parking Turn Over*) adalah suatu angka yang menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, yang diperoleh dengan cara membagi volume parkir dengan jumlah ruang parkir, untuk tiap satuan waktu tertentu (Oppenlander, 1976). Rumus 2.4 yang digunakan untuk pergantian parkir (*Parking Turn Over*):

$$TR = \frac{Nt}{(S) \times (Ts)} \dots\dots\dots(2.4)$$

- Dengan, TR = angka pergantian parkir (kendaraan/petak/jam)
 S = jumlah total stall / petak
 Ts = lamanya periode survei (jam)
 Nt = jumlah total kendaraan saat survei dilaksanakan (kendaraan)

e. Kapasitas parkir

Kapasitas ruang parkir dapat diartikan sebagai jumlah maksimum kendaraan dapat diparkir pada suatu area parkir dalam waktu dan kondisi tertentu. Kapasitas ruang parkir merupakan suatu nilai yang menyatakan jumlah seluruh kendaraan yang termasuk beban parkir, yaitu jumlah kendaraan tiap periode waktu tertentu yang biasanya menggunakan satuan per-jam atau per-hari. Rumus 2.5 digunakan untuk menghitung kapasitas parkir:

$$KP = \frac{S}{D} \dots\dots\dots(2.5)$$

- Dengan, KP = kapasitas kendaraan parkir (kendaraan/jam)
 S = jumlah total stall / petak parkir
 D = durasi parkir (jam/kendaraan)

f. Indeks Parkir

Indeks parkir adalah perbandingan antara akumulasi parkir dengan kapasitas parkir. Nilai indeks parkir ini dapat menunjukkan seberapa kapasitas parkir yang terisi. Untuk menentukan kebutuhan parkir dapat diketahui dari waktu puncak parkir dan indeks parkir. Waktu puncak parkir memberikan gambaran tentang besarnya permintaan parkir pada waktu tertentu. Apabila dibandingkan dengan kapasitas normal dapat diketahui seberapa besar kebutuhan yang dapat dipenuhi oleh prasarana parkir yang tersedia. Dengan menggunakan indeks parkir dapat diketahui apakah permintaan parkir sebanding atau tidak dengan kapasitas yang tersedia. Jika nilai indeks parkir > 100 %, berarti permintaan ruang parkir lebih besar dari kapasitas yang ada. Jika nilai indeks parkir < 100 %, berarti

permintaan masih dapat dipenuhi (Hobbs, 1995). Rumus 2.6 digunakan untuk menghitung nilai indeks parkir adalah:

$$IP = \frac{AP}{KP} \times 100 \% \dots\dots\dots(2.6)$$

Dengan, IP = Indeks kendaraan parkir
 AP = akumulasi parkir
 KP = ruang parkir yang tersedia

2.7 Parkir Meter

Konsep meteran parkir diciptakan seorang pengacara dan penerbit bernama Carl Magee. Meteran parking pertama di dunia dipasang Oklahoma City, Oklahoma pada tahun 1935 (<http://gbparking.co.id/all-about-parking/sejarah-parkir-di-dunia/>). Model meteran parkir yang pertama merupakan mesin penerima uang logam yang ditambah tuas pemutar untuk menjalankan alat, panah penunjuk, dan tanda yang menunjukkan habisnya waktu parkir.

Di pertengahan tahun 1980-an, versi digital meteran parkir yang menggunakan komponen elektronik mulai dibuat. Meteran parkir model baru menggunakan papan ketik untuk angka dan layar. Meteran model digital juga memungkinkan berbagai tarif parkir menurut jam dan hari diprogram ke dalam *Electrically Erasable Programmable Read-Only Memory* (EEPROM), serta pembayaran dengan lebih dari satu keping uang logam secara bersama-sama. Pada tabel 2.1 dijelaskan aspek operasional dan Non-teknis dari penerapan terminal parkir elektronik di Kota Bandung.

Penerapan parkir meter ini bermula dari adanya isu penyimpangan pendapatan dari sektor parkir. Selain itu penggunaan parkir meter harus dilakukan berdasarkan peraturan daerah setempat dalam hal ini Peraturan Daerah Kota Bandung untuk menetapkan jalan atau kawasan mana yang akan diterapkan parkir meter. Di Perda tersebut juga harus mengatur pelanggaran ketentuan parkir.

2.8 SWOT

Pengertian dari analisis SWOT (*SWOT analysis*) yaitu untuk mengenali kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman yang menentukan suatu kinerja. Informasi dari luar atau eksternal mengenai peluang dan ancaman dapat diperoleh dari berbagai

sumber. Selanjutnya (Rangkuti, 2004) menjelaskan bahwa Analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi. Analisis ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*strength*) dan peluang (*opportunity*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threats*).

Tabel 2.1 Aspek Operasional dan Non Teknis Penerapan Terminal Parkir Elektronik

Aspek Operasional	Aspek non-Teknis
Setelah membayar pada mesin parkir, karcis akan keluar dan pada karcis tertera waktu masuk parkir dan keluar parkir	Sampai saat ini telah terpasang empat unit dengan range layanan per unit 50-100 meter
Karcis tersebut diletakan di atas <i>dashboard</i> dan tugas juru parkir untuk melihat apakah durasi parkir mobil masih dalam waktu tertera dalam karcis tersebut atau tidak.	Rencananya Kota Bandung akan menerapkan 120 unit parking meter di 40 lokasi jalan kota. (update terakhir sudah terpasang 445 unit parking meter)
Bila durasi parkir melewati batas waktu yang sudah ditentukan dalam karcis, maka pengguna parkir harus membayar sisa tagihan parkirnya ke juru parkir	Sosialisasi dan pelatihan kepada juru parkir yang bertugas di Jalan Braga.

Definisi analisis SWOT (<http://www.pengertianku.net/2015/03/pengertian-analisis-swot-dan-manfaatnya.html>) yang lainnya yaitu sebuah bentuk analisa situasi dan juga kondisi yang bersifat deskriptif (memberi suatu gambaran). Analisa ini menempatkan situasi dan juga kondisi sebagai sebagai faktor masukan, lalu kemudian dikelompokkan menurut kontribusinya masing-masing. Satu hal yang perlu diingat baik-baik oleh para pengguna analisa ini, bahwa analisa SWOT ini semata-mata sebagai suatu sebuah analisa yang ditujukan untuk menggambarkan situasi yang sedang dihadapi, dan bukan sebuah alat analisa ajaib yang mampu memberikan jalan keluar yang bagi permasalahan yang sedang dihadapi.

Proses pengambilan keputusan strategi selalu berkaitan dengan pengembangan misi, tujuan, strategi dan kebijakan. Dengan demikian, perencanaan strategi harus

menganalisa faktor-faktor strategi perusahaan (kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman) dalam kondisi yang saat ini. Analisis SWOT membandingkan antara faktor eksternal peluang (*opportunity*) dan ancaman (*threats*) dengan faktor internal kekuatan (*strenght*) dan kelemahan (*weakness*).

2.8.1 Unsur-unsur SWOT

Untuk menganalisis secara lebih dalam tentang SWOT, maka perlu dilihat faktor eksternal dan internal sebagai bagian penting dalam analisis SWOT, yaitu (irham fahmi, 2013):

- Faktor eksternal. Faktor eksternal ini mempengaruhi terbentuknya opportunities and threats (O dan T).
Faktor ini terjadi yang datangnya dari luar perusahaan pengelola parkir yang mempengaruhi kinerja mesin parking meter.
- Faktor Internal. Faktor Internal ini memperngaruhi terbentuknya strength dan weakness (S dan W). Dimana faktor ini terjadi di dalam perusahaan pengelola parkir yang mempengaruhi kinerja mesin parking meter.

2.8.2 Penjelasan mengenai 4 (empat) komponen SWOT

Analisis SWOT mempunyai 4 (empat) komponen yang menentukan suatu kinerja. Penjelasan mengenai keempat komponen tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut.

a) *Strength* (S)

Yaitu analisis kekuatan, situasi ataupun kondisi yang merupakan kekuatan dari suatu organisasi atau perusahaan pada saat ini. Yang perlu dilakukan di dalam analisis ini adalah setiap perusahaan atau organisasi perlu menilai kekuatan-kekuatan dan kelemahan dibandingkan dengan para pesaingnya. Misalnya jika kekuatan perusahaan tersebut unggul di dalam teknologinya, maka keunggulan itu dapat dimanfaatkan untuk mengisi segmen pasar yang membutuhkan tingkat teknologi dan juga kualitas yang lebih maju.

b) *Weakness* (W)

Yaitu analisis kelemahan, situasi ataupun kondisi yang merupakan kelemahan dari suatu organisasi atau perusahaan pada saat ini. Merupakan cara

menganalisis kelemahan di dalam sebuah perusahaan ataupun organisasi yang menjadi kendala yang serius dalam kemajuan suatu perusahaan atau organisasi.

c) *Opportunity* (O)

Yaitu analisis peluang, situasi atau kondisi yang merupakan peluang diluar suatu organisasi atau perusahaan dan memberikan peluang berkembang bagi organisasi dimasa depan. Cara ini adalah untuk mencari peluang ataupun terobosan yang memungkinkan suatu perusahaan ataupun organisasi bisa berkembang di masa yang depan atau masa yang akan datang.

d) *Threats* (T)

Yaitu analisis ancaman, cara menganalisis tantangan atau ancaman yang harus dihadapi oleh suatu perusahaan ataupun organisasi untuk menghadapi berbagai macam faktor lingkungan yang tidak menguntungkan pada suatu perusahaan atau organisasi yang menyebabkan kemunduran. Jika tidak segera diatasi, ancaman tersebut akan menjadi penghalang bagi suatu usaha yang bersangkutan baik di masa sekarang maupun masa yang akan datang.

2.8.3 Manfaat SWOT

Metode analisis SWOT bisa dianggap sebagai metode analisis yang paling dasar, yang bermanfaat untuk melihat suatu topik ataupun suatu permasalahan dari 4 empat sisi yang berbeda. Hasil dari analisa biasanya berupa arahan ataupun rekomendasi untuk mempertahankan kekuatan dan untuk menambah keuntungan dari segi peluang yang ada, sambil mengurangi kekurangan dan juga menghindari ancaman. Jika digunakan dengan benar, analisis ini akan membantu untuk melihat sisi-sisi yang terlupakan atau tidak terlihat selama ini. Analisis SWOT merupakan instrumen yang bermanfaat dalam melakukan analisis strategi. Analisis ini berperan sebagai alat untuk meminimalisasi kelemahan yang terdapat dalam suatu perusahaan atau organisasi serta menekan dampak ancaman yang timbul dan harus dihadapi.