



**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN  
RETRIBUSI PARKIR DI KABUPATEN TULUNGAGUNG  
TAHUN 1997.I-2001.IV**

**SKRIPSI**

Diajukan sebagai salah satu syarat guna memperoleh  
Gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi  
Universitas Jember

Oleh :

Asal : Hadiah	Klasifikasi
Terima Tel : 31	336
No. Induk :	JUL
	SKS
	2
	a.1

31 OCT 2002

*Bety Yuliani*  
NIM. 980810101136

**FAKULTAS EKONOMI  
UNIVERSITAS JEMBER  
2002**

**JUDUL SKRIPSI**

FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN  
RETRIBUSI PARKIR DI KABUPATEN TULUNGAGUNG  
TAHUN 1997.I – 2001.IV

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

**N a m a** : BETY YULIANI

**N. I. M.** : 980810101136

**Jurusan** : ILMU EKONOMI DAN STUDI PEMBANGUNAN

Telah dipertahankan di depan Panitia Penguji pada tanggal :

13 Juli 2002


dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai kelengkapan  
guna memperoleh gelar **S a r j a n a** dalam Ilmu Ekonomi pada Fakultas  
Ekonomi Universitas Jember.

Susunan Panitia Penguji

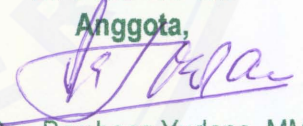
**Ketua,**

  
Drs. Ec. H. Achmad Qosyim, MP  
NIP. 130 937 192

**Sekretaris,**

  
Lilis Yulianti, SE, Msi  
NIP. 132 133 400

**Anggota,**

  
Drs. Bambang Yudono, MM  
NIP. 130 355 409



**Mengetahui/Menyetujui**  
Universitas Jember  
Fakultas Ekonomi  
Dekan,

  
Drs. Ft. Liakip, SU  
NIP. 130 531 976

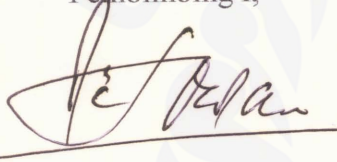




**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

Judul Skripsi : Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi  
Parkir di Kabupaten Tulungagung Tahun 1997.I–2001.IV  
Nama : Bety Yuliani  
Nomor Induk Mahasiswa : 980810101136  
Jurusan : Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan  
Konsentrasi : Keuangan dan Perbankan

Pembimbing I,



Drs. BAMBANG YUDONO, MM  
NIP. 130 355 409

Pembimbing II,



Drs. URIP MUHARSO  
NIP. 131 120 333

Ketua Jurusan,



Dra. AMINAH, MM.  
NIP. 130 676 291

Tanggal Persetujuan : Juli 2002

PERSEMBAHAN

- Saat alam pikir merajut butiran ilmu  
Menjadi serangkai karya  
Meski liku telah mewarnai ronanya  
Sempurna tak kan pernah mau menghuni kefanaan ini  
Namun proses telah mengilhami perjalanan  
Hingga sebuah karya yang terbentuk patut kupersembahkan untuk:*
- *Dzat Yang Maha Segalanya tumpuan semua doa*
  - *Ayahanda Soengep dan ibunda Sutilah.....terimakasih telah membuatku merasa lebih daripada cukup akan kasih sayang, do'a dan sgalanya*
  - *Adikku Indria P, yang tak pernah jauh dari sisi hidupku*
  - *Mas Banu.....yang senantiasa memberiku kekuatan untuk berusaha menjadi "yang terbaik"*
  - *Hidup dan masa depanku yang menunggu*
  - *Almamater.*



### Abstraksi

Penelitian yang berjudul Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Parkir di Kabupaten Tulungagung Tahun 1997.I- 2001.IV bertujuan untuk mengetahui besarnya pengaruh jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan terhadap penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung Tahun 1997.I- 2001.IV. Jenis penelitian yang digunakan adalah metode eksplanatori. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah study kepustakaan berupa data sekunder dalam runtut waktu (*time series*) yang bersifat kuantitatif yang diperoleh dari Dinas Perhubungan, Badan Pusat Statistik (BPS) dan Dinas pendapatan Daerah (Dipenda) Tulungagung selama tahun 1997.I- 2001.IV. Metode analisis data menggunakan analisis regresi linier berganda. Kesimpulan dari hasil dan pembahasan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa:

1. hasil uji t dengan tingkat signifikansi 95% menunjukkan bahwa variabel jumlah lokasi operasional parkir berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir karena t hitung (5,765) lebih besar daripada t tabel (1,753). Begitu pula dengan pendapatan masyarakat berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir karena t hitung (2,460) lebih besar daripada t tabel (1,753), sedangkan untuk variabel jumlah petugas parkir berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir karena t hitung ( 2,842) lebih besar daripada t tabel (1,753). Begitu pula jumlah kendaraan di Kabupaten Tulungagung berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir karena t hitung ( 4,841) lebih besar daripada t tabel (1,753). Hasil uji f menunjukkan f hitung lebih besar daripada f tabel, hal ini berarti hipotesa diterima dan  $H_0$  ditolak. Ini membuktikan bahwa variabel jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan secara keseluruhan berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir;
2. berdasarkan hasil analisis regresi linier berganda dapat diidentifikasi bahwa jumlah lokasi operasional parkir (1479199), jumlah petugas parkir (632011,2), pendapatan masyarakat (50,680) dan jumlah kendaraan (1989,804) berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir. Hal ini berarti apabila jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan meningkat, maka meningkat pula penerimaan retribusi parkir.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga skripsi yang mengambil judul **FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN RETRIBUSI PARKIR DI KABUPATEN TULUNGAGUNG TAHUN 1997.I – 2001.IV** dapat diselesaikan dengan baik.

Dengan terselesaikannya penulisan skripsi ini, maka penulis mengucapkan rasa terimakasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada yang terhormat:

1. Drs. Bambang Yudono, MM selaku dosen pembimbing I dan Drs. Urip Muharso selaku dosen pembimbing II, yang telah memberikan saran dan petunjuk dalam penulisan skripsi ini;
2. Drs. H. Liakip, SU, selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Jember;
3. Dra. Aminah, MM, selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Jember;
4. Drs. Marjani, selaku kepala seksi perparkiran Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung;
5. Rekan-rekan LPME ECPOSE, yang banyak memberikan “sesuatu” pada sisi hidupku;
6. Rekan-rekan KKN Desa Wayut, yang telah membuatku lebih dalam memahami arti kebersamaan;
7. Rekan-rekan SP/GP '98, bersamamu aku berjuang;
8. Rekan-rekan FKMT, terimakasih telah membuatku “berarti”;
9. Rekan-rekan kost Bangka I/ 22 : mbak Mike, mbak Tetty, Elly, Nita dan Pipit;
10. Penghuni eks base camp FKMT di Halmahera Raya 8: Maslik, Rima, Sari Erdin, terimakasih atas jalinan persahabatan yang tak pernah pudar;
11. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam rangka penulisan skripsi ini.

Tulisan ini masih belum sempurna, untuk itu sangat diharapkan kritik dan saran dari pembaca. Akhirnya semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi kita semua.



DAFTAR ISI

	Hal
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iv
HALAMAN MOTTO .....	v
ABSTRAKSI.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR BAGAN.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Perumusan Masalah .....	6
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	6
1.3.1 Tujuan Penelitian .....	6
1.3.2 Manfaat Penelitian .....	6
<b>BAB II : TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1 Tinjauan Penelitian Sabelumnya.....	8
2.2 Landasan Teori.....	8
2.2.1 Penerimaan Pemerintah Sebagai Fungsi Pendapatan....	8
2.2.2 Penerimaan Pemerintah Sebagai Suatu Kegiatan Produksi .....	11
2.2.3 Retribusi Daerah.....	14

2.3	Hipotesis.....	17
<b>BAB III</b>	<b>: METODE PENELITIAN</b>	
3.1	Rancangan Penelitian .....	19
3.1.1	Jenis Penelitian.....	19
3.1.2	Pendekatan Penelitian .....	19
3.1.3	Unit Penelitian .....	19
3.2	Metode Pengumpulan Data.....	19
3.3	Metode Analisis Data.....	20
3.4	Definisi Variabel Operasional dan Pengukurannya .....	24
<b>BAB IV</b>	<b>: HASIL DAN PEMBAHASAN</b>	
4.1	Gambaran Umum Obyek Penelitian .....	26
4.1.1	Penyelenggaraan Parkir di Kabupaten Tulungagung ..	26
4.1.2	Dasar Hukum Ketentuan Retribusi Parkir di Kabupaten Tulungagung.....	29
4.1.3	Ketentuan Tarif Retribusi Parkir di Kabupaten Tulungagung.....	30
4.1.4	Perkembangan Penerimaan Retribusi Parkir di Kabupaten Tulungagung .....	32
4.1.5	Faktor Pendukung dan Pembatas Untuk Meningkatkan Penerimaan Retribusi Parkir .....	33
4.2	Analisis Data .....	34
4.2.1	Analisis Hasil Regresi Linier Berganda.....	34
4.2.2	Uji Koefisien Regresi Secara Parsial .....	36
4.2.3	Uji Koefisien Regresi Secara Serentak .....	37
4.2.4	Uji Asumsi Klasik.....	38
4.3	Pembahasan.....	39
<b>BAB V</b>	<b>: KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
5.1	Kesimpulan .....	42
5.2	Saran.....	43



DAFTAR PUSTAKA .....	44
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	46



DAFTAR GAMBAR

No.	Judul	Hal
1.	Kurve Kenaikan Pajak.....	9
2.	Kurve Kenaikan Government Expenditure.....	10
3.	Kurve Produksi Total.....	12
4.	Satu Set Isoquant.....	13
5.	Variabel Jumlah Lokasi Operasioanal Parkir, Jumlah Petugas Parkir, Pendapatan Masyarakat dan Jumlah Kendaraan Melalui Uji F pada Tingkat Keyakinan 95 % .....	57
6.	Variabel Jumlah Lokasi Operasional Parkir Melalui Uji T pada Tingkat Keyakinan 95 %.....	58
7.	Variabel Jumlah Petugas Parkir Melalui Uji T pada Tingkat Keyakinan 95%.....	58
8.	Variabel Pendapatan Masyarakat Melalui Uji T pada Tingkat Keyakinan 95%.....	59
9.	Variabel Jumlah Kendaraan Melalui Uji T pada Tingkat Keyakinan 95%.....	59



DAFTAR TABEL

No.	Judul	Hal
1.	Jumlah Personil Parkir Kabupaten Tulungagung Sampai Bulan April 2002.....	28
2.	Perkembangan Penerimaan Retribusi Parkir terhadap Penerimaan Retribusi Daerah di Kabupaten Tulungagung Tahun 1997.I sampai dengan 2001.IV.....	32
3.	Uji Statistik terhadap Koefisien Regresi Jumlah Lokasi Operasional Parkir, Jumlah Petugas Parkir, Pendapatan Masyarakat dan Jumlah Kendaraan .....	36
4.	Analisis Varian 3 Variabel yang Mempengaruhi Perhitungan Penerimaan Retribusi Parkir.....	37
5.	Uji Dutbin – Watson.....	39

DAFTAR BAGAN

No.	Judul	Hal
1.	Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung....	27





DAFTAR LAMPIRAN

No.	Judul	Hal
1.	Data Penerimaan Retribusi Parkir dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya .....	46
2.	Hasil Analisis Regresi Linier Berganda.....	47
3.	Uji Multikolinearitas.....	51
4.	Uji Autokorelasi.....	52
5.	Uji Heteroskedastisitas.....	53
6.	Variabel Jumlah Lokasi Operasional Parkir, Jumlah Petugas Parkir, Pendapatan Masyarakat dan Jumlah Kendaraan Melalui Uji F pada Tingkat Keyakinan 95 % .....	57
7.	Variabel Jumlah Lokasi Operasional Parkir Melalui Uji T pada Tingkat Keyakinan 95%.....	58
	Variabel Jumlah Petugas Parkir Melalui Uji T pada Tingkat Keyakinan 95 %.....	58
	Variabel Pendapatan Masyarakat Melalui Uji T pada Tingkat Keyakinan 95%.....	59
	Variabel Jumlah Kendaraan Melalui Uji T pada Tingkat Keyakinan 95%.....	59

## I. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar belakang

Pembangunan merupakan pemenuhan kebutuhan materi di dalam kehidupan manusia. Pembangunan seharusnya merupakan proses multi dimensi yang meliputi perubahan organisasi dan orientasi dari seluruh sistem sosial dan ekonomi untuk menciptakan kesejahteraan masyarakat (Kunarjo, 1996:6). Hal tersebut diarahkan pada kebijakan pemerintah untuk meningkatkan perekonomian agar tumbuh lebih cepat tanpa menimbulkan resiko ketidakstabilan ekonomi nasional, seperti: pemeliharaan prasarana ekonomi, peningkatan mutu Sumber Daya Manusia (SDM), pengembangan teknologi, peningkatan sumber-sumber dana pembangunan, agar diperoleh efisiensi dari penggunaan sumber daya nasional untuk mewujudkan kemakmuran rakyat (Mamesah, 1995:39).

Pola umum pembangunan nasional merupakan rangkaian program-program pembangunan yang menyeluruh, terarah dan terpadu yang berlangsung terus menerus untuk mewujudkan tujuan pembangunan nasional. Pembangunan nasional dilaksanakan bersama oleh masyarakat dan pemerintah berkewajiban untuk mengarahkan, membimbing serta menciptakan suasana yang menunjang. Kegiatan masyarakat dan kegiatan pemerintah saling menunjang, saling mengisi dan saling melengkapi dalam satu kesatuan langkah menuju tercapainya tujuan pembangunan nasional (Pabelan, 1998:14 ).

Tujuan pembangunan mencakup hal-hal pokok seperti: (a) meningkatkan pertumbuhan ekonomi; (b) meningkatkan pemerataan pendapatan masyarakat; (c) meningkatkan pemerataan pembangunan antar daerah (Kunarjo, 1996:15). Pada dasarnya point c sesuai dengan salah satu prioritas pembangunan lima tahun ke-6 yang tertera pada Tap MPR RI No. II/MPR/1998 bahwa pembangunan daerah sebagai bagian integral dari pembangunan nasional diarahkan untuk lebih



mengembangkan dan menyerasikan laju pertumbuhan antar daerah dengan mengembangkan potensi daerah seoptimal mungkin (Mamesah, 1995:2).

Pemerintah pusat telah memberikan hak otonomi pada pemerintah daerah agar menggali dana dan mengelola dana tersebut untuk membiayai pembangunan di daerahnya masing-masing. Pemberian hak otonomi pada pemerintah daerah ini sesuai dengan Undang-Undang Dasar 1945 yang merupakan landasan kuat untuk menyelenggarakan otonomi dengan memberikan kewenangan yang luas, nyata dan bertanggung jawab pada daerah. Menurut Undang-Undang No. 25 tahun 1999, untuk mendukung penyelenggaraan otonomi daerah diperlukan kewenangan secara proporsional yang diwujudkan dengan pengawasan, pembagian dan pemanfaatan sumber daya nasional yang berkeadilan serta perimbangan keuangan pemerintah pusat dan daerah serta dilaksanakan atas dasar desentralisasi, dekonsentrasi dan pembantuan penyelenggaraan otonomi daerah dilaksanakan dengan prinsip-prinsip demokrasi, peran serta masyarakat, pemerataan, keadilan serta memperhatikan potensi dan keanekaragaman daerah (Marsono, 1999:119).

Daerah diberikan sumber-sumber pembiayaan yang cukup supaya pemerintah daerah dapat mengurus rumah tangga sendiri dengan sebaik-baiknya. Tetapi mengingat tidak semua sumber pembiayaan pemerintah pusat diberikan kepada daerah maka daerah diwajibkan untuk menggali sumber-sumber keuangannya sendiri (Mamesah, 1995:28). Mobilisasi keuangan daerah erat kaitannya dengan struktur peningkatan pengelolaan keuangan yang diarahkan pada penggalian potensi dan investasi (Supriyatna, 1993:174). Peningkatan penerimaan daerah bukan berarti anggaran yang besar jumlahnya, melainkan optimalisasi anggaran (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBN) yang ramping). Peran pemerintah daerah hendaknya lebih bersifat sebagai regulator, fasilitator dan motivator dalam menggerakkan proses pembangunan di daerah. Masyarakat daerah sendiri (termasuk swasta, Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM), Perguruan Tinggi dan sebagainya) yang perlu diberi peran lebih dalam membangun daerahnya sesuai dengan kepentingan dan prioritas mereka. Kebijakan yang dilakukan pemerintah daerah



adalah meningkatkan penerimaan daerah. Salah satu upaya tersebut adalah meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), yaitu dengan cara menghitung potensi PAD secara riil yang dimiliki daerah.

Perwujudan realisasi otonomi yang nyata dan bertanggung jawab, daerah berusaha menggali sumber-sumber PAD dan tidak menggantungkan diri dengan subsidi pemerintah pusat (Mamesah, 1995:4). PAD yang dimaksud antara lain: (a) hasil pajak daerah; (b) hasil retribusi daerah; (c) hasil perusahaan milik daerah dan hasil pengolahan kekayaan daerah lainnya yang dipisahkan; (d) lain-lain pendapatan asli daerah yang sah (Marsono, 1999:106).

Pengoptimalan PAD dimaksudkan untuk mengetahui sejauh mana kemandirian daerah yang bersangkutan. PAD inilah yang seharusnya menjadi tolok ukur kemampuan masing-masing daerah dalam mengatur rumah tangganya sendiri, yaitu jumlah dana yang benar-benar menunjukkan kemampuan setiap daerah dalam menghimpun dana dari masyarakat untuk kegiatan pembangunan daerahnya. Pada umumnya kemampuan masing-masing daerah di Indonesia masih rendah. Hal ini dilihat dari PAD yang masih merupakan sebagian kecil dari penerimaan daerah.

PAD pada Pemerintah Kabupaten di Indonesia mengalami perkembangan yang cukup baik dari tahun ke tahun yaitu sebesar 2.056,13 milyar rupiah pada tahun 1997/1998 dan pada tahun anggaran 1998/1999 mengalami peningkatan sebesar 2.380,93 milyar rupiah. Hal ini menyatakan bahwa PAD mengalami kenaikan 14,80% dibandingkan tahun sebelumnya, sedangkan kontribusi PAD terhadap total penerimaan adalah 11,42%. Sumber utama yang sangat besar peranannya terhadap PAD adalah pajak daerah dan retribusi daerah. Pada tahun anggaran 1998/1999 pajak daerah sebesar 5,36% dari PAD, sedangkan penerimaan retribusi daerah sebesar 4,03% (BPS, 2000:15). PAD relatif kecil namun merupakan komponen kedua dari sumber penerimaan APBD dan merupakan sebuah harapan dimana PAD minimal harus dapat mendukung seluruh kebutuhan belanja rutin (Bawazier, 1996:63). Peningkatan PAD dari tahun ke tahun merupakan salah satu harapan dan justru akan

menjadi pemicu pemerintah daerah untuk meningkatkan kemampuan daerah masing-masing.

Retribusi daerah merupakan salah satu elemen PAD yang diartikan sebagai suatu pembangunan yang dikaitkan langsung dengan pelayanan dan dikenakan berdasarkan pemikiran bahwa penyediaan pelayanan tertentu tak mungkin diberikan untuk semua orang dimana keperluan orang berbeda-beda dan menyangkut pola kepemilikan. Retribusi pada Kabupaten selalu merupakan sumber utama. Tingginya pendapatan daerah dari sektor retribusi antara lain disebabkan hampir semua retribusi daerah dapat dipungut. Selain itu menurut S. Munawir penarikan retribusi dapat dipaksakan dan jasa balik secara langsung dapat ditunjuk. Paksaan disini bersifat ekonomis karena siapa saja yang tidak merasakan jasa balik dari pemerintah dia tidak dikenakan iuran. Jadi keunggulan utama sektor retribusi karena pungutan retribusi berdasarkan pada kontraprestasi, dimana tidak ditentukan secara limitatif seperti sektor pajak. Pembatas utama bagi sektor retribusi terletak pada ada atau tidaknya jasa yang disediakan Pemerintah Daerah, oleh sebab itu sebenarnya pemerintah daerah dapat saja mengusahakan retribusi selama ia dapat menyediakan jasa untuk itu (Kaho, 1995:151). Hal ini diperkuat oleh teori yang diungkapkan oleh Adolf Wagner yang menyebutkan ada kecenderungan peningkatan kegiatan pemerintah menuntut adanya perimbangan dalam penerimaan keuangan pemerintah (Suparmoko 1992:24). Peningkatan penerimaan retribusi daerah tak terlepas dari beberapa retribusi yang mempengaruhi seperti: retribusi pasar, retribusi rumah sakit, retribusi terminal, retribusi ijin mendirikan bangunan dan retribusi parkir. Keempat retribusi ini menyumbangkan hampir 50% dari penerimaan retribusi daerah (Devas, 1989:92). Faktor-faktor yang menentukan besar kecilnya penerimaan retribusi daerah antara lain: a) tingkat pendapatan masyarakat; b) lokasi operasional; c) manfaat pembangunan yang diterima masyarakat; d) kondisi perekonomian secara umum; e) besarnya pungutan; f) kesadaran masyarakat ( Sarwedi, 1989:5).



Kabupaten Tulungagung merupakan salah satu elemen pelaksana sistem desentralisasi dengan konsekuensi logis pemerintah daerah disamping melakukan efisiensi anggaran juga berusaha menggali sumber PAD untuk mencukupi pembiayaannya dan diusahakan dengan tidak membebani masyarakat. Sumber PAD Kabupaten Tulungagung yang mempunyai peranan dominan adalah retribusi daerah, yaitu sebesar Rp. 7.654.651.528,86,- pada tahun 2001. Jumlah ini jauh lebih besar dibandingkan pajak daerah, laba usaha daerah dan lain-lain PAD yang sah. Selain itu Kabupaten Tulungagung merupakan salah satu kabupaten di Propinsi Jawa Timur yang memiliki perkembangan dalam kegiatan perekonomian. Tiga sektor yang kontribusinya sangat besar di Kabupaten Tulungagung yaitu :pertanian, industri pengolahan dan perdagangan, hotel dan restoran, oleh karena itu sebagai sarana penjualan bagi output sektor di atas Kabupaten Tulungagung memiliki fasilitas-fasilitas di antaranya pasar, pertokoan, swalayan, hotel dan restoran, dll. Pelayanan tersebut disediakan untuk kebutuhan warga Tulungagung dan ini tidak menutup kemungkinan masyarakat di kabupaten lain turut menggunakan fasilitas tersebut. Hal ini merupakan aset dari sumber pendapatan daerah khususnya penerimaan retribusi parkir karena semakin tinggi tingkat kebutuhan dan konsumsi masyarakat berarti semakin sering menggunakan fasilitas tersebut sehingga penerimaan retribusi parkir akan meningkat (Dipenda Tulungagung, 2001).

Retribusi parkir menempati urutan ketiga setelah retribusi pasar dan retribusi pelayanan kesehatan. Berdasarkan asas ekonomi retribusi parkir dikenakan bagi siapa saja yang menikmati jasa parkir. Dengan demikian retribusi parkir merupakan sekedar pengganti jasa dari fasilitas tempat parkir yang berupa pelayanan dan kenyamanan yang diberikan oleh pemerintah daerah dalam memarkirkan kendaraan kepada pengguna tempat parkir, istilah sekedar mengandung arti bahwa retribusi parkir tidak ditujukan untuk menutup biaya-biaya yang telah dikeluarkan untuk pembiayaan pembangunan maupun pemeliharaan tempat parkir. Penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain: pengaruh jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan



masyarakat dan jumlah kendaraan . Jadi peningkatan jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan searah dengan pertambahan penerimaan retribusi parkir.

## 1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut maka permasalahan yang dapat dirumuskan adalah: (1) apakah ada pengaruh antara jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan terhadap penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung tahun 1997.I – 2001.IV; (2) seberapa besar pengaruh jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan terhadap penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung tahun 1997.I – 2001.IV

## 1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

### 1.3.1 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui:

- a. pengaruh jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan terhadap penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung tahun 1997.I – 2001.IV;
- b. seberapa besar pengaruh jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan terhadap penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung tahun 1997.I – 2001.IV.

### 1.3.2 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini dapat digunakan sebagai:

- a. sumbangan pemikiran bagi pemerintah daerah dalam menentukan target penerimaan PAD, khususnya penerimaan yang berasal dari retribusi parkir sebagai upaya mewujudkan otonomi daerah yang nyata dan bertanggung jawab;

- b. referensi yang dapat membantu pihak lain yang akan melakukan penelitian pada masalah yang sama.



## II. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Tinjauan Penelitian Sebelumnya

Muchsin (1999) dalam penelitian tentang Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto Tahun 1990/1991-1998/1999 membuktikan bahwa variabel jumlah sepeda motor, jumlah mobil penumpang dan jumlah mobil barang mempunyai pengaruh positif terhadap penerimaan retribusi parkir. Metode analisis data yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda yang kemudian ditransformasikan pada model log ganda. Koefisien determinasi penerimaan retribusi parkir sebesar 0,9968, berarti variasi penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto 99,6% dipengaruhi oleh jumlah sepeda motor, jumlah mobil penumpang dan jumlah mobil barang. Ketiga variabel yang dianalisa tersebut berpengaruh positif terhadap penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto yaitu: variabel jumlah sepeda motor berpengaruh positif sebesar 0,3947, variabel jumlah mobil penumpang berpengaruh positif sebesar 0,27143 dan variabel jumlah mobil barang berpengaruh positif sebesar 0,28669. Selain itu pada pengujian F test secara simultan variabel jumlah sepeda motor, jumlah mobil penumpang dan jumlah mobil barang berpengaruh terhadap variasi penerimaan retribusi parkir karena  $F_{hitung}$  lebih besar daripada  $F_{tabel}$ .

### 2.2 Landasan Teori

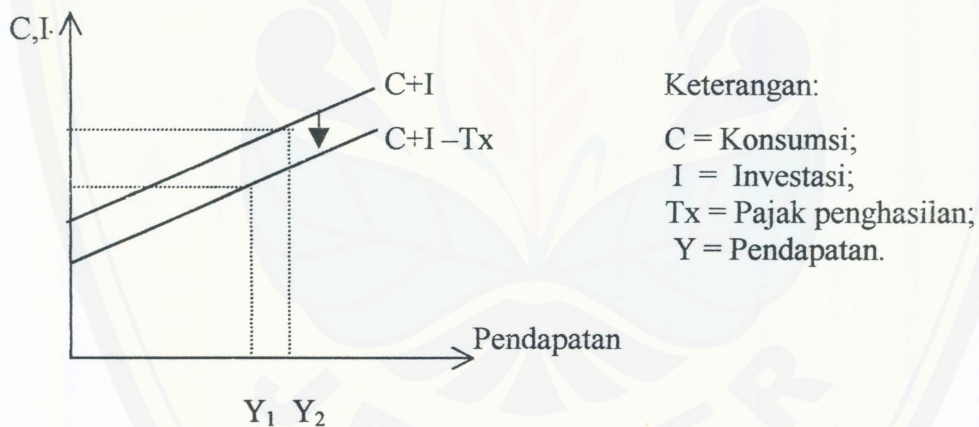
#### 2.2.1 Penerimaan Pemerintah Sebagai Fungsi Pendapatan

##### A. Teori Pajak

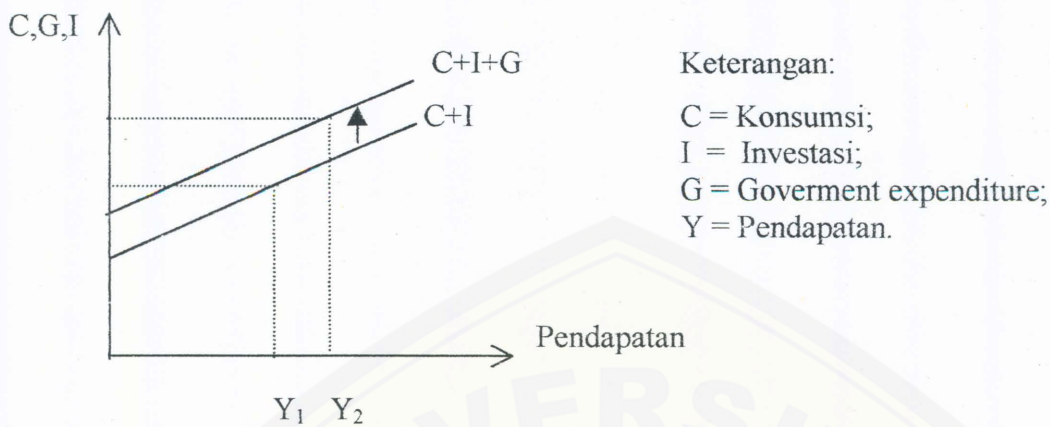
Model tiga sektor perekonomian tingkat pendapatan akan dipengaruhi oleh pemerintah disamping sektor swasta ( C + I ). Pemerintah akan memungut pajak penghasilan dan membelanjakannya.



Penerimaan pajak penghasilan jika tidak dibelanjakan merupakan suatu kebocoran. Suatu kenaikan pajak penghasilan, *ceteris paribus*, akan menurunkan tingkat pendapatan. Hal ini bisa dilihat pada Gambar 1, apabila C (konsumsi) dan I (Investasi) dikurangi Tx (*taxation* atau pajak) maka akan mengurangi pendapatan. Namun apabila hal ini diimbangi dengan tambahan pengeluaran pemerintah, *ceteris paribus*, akan meningkatkan pendapatan. Kenaikan pajak penghasilan yang sama besarnya dengan kenaikan pengeluaran pemerintah (*government expenditure*) akan menaikkan tingkat pendapatan. Keseimbangan ini akan membangkitkan tindakan konsumsi dan tidak ada gangguan dalam aktivitas perekonomian suatu wilayah, seperti terlihat pada Gambar 2 (Diulio, 1994:25).



Gambar 1 : Kurve kenaikan pajak  
 Sumber : Diulio,1994:26



Gambar 2 : Kurve kenaikan government expenditure

Sumber : Diulio,1994:26

### B. Aplikasi Teori Pajak: Hubungan Pendapatan Masyarakat dengan Penerimaan Retribusi Parkir

Pendapatan masyarakat adalah fungsi dari pendapatan sedangkan pajak merupakan kebocoran daripada pendapatan. Pajak yang dimaksud adalah pajak yang mendapat balas jasa secara langsung atau disebut retribusi. Pengenaan retribusi pada pendapatan masyarakat merupakan suatu kebocoran sehingga pajak akan menurunkan tingkat pendapatan masyarakat namun apabila hal ini diimbangi dengan pengeluaran pemerintah maka penurunan tingkat pendapatan tidak akan terjadi. Pengeluaran pemerintah diwujudkan dalam bentuk pelayanan bagi masyarakat yaitu penyediaan fasilitas-fasilitas publik termasuk fasilitas parkir kendaraan. Pengenaan retribusi bagi kendaraan yang diparkir sebanding dengan balas jasa yang diberikan oleh petugas parkir. Hal ini bukan merupakan gangguan dalam perekonomian sehingga tidak menutup kemungkinan kenaikan pendapatan akan membangkitkan tindak konsumsi.

Peningkatan pendapatan masyarakat akan meningkatkan tindak konsumsi, dengan demikian akan meningkat pula aktifitas perekonomian. Keynes dalam Diulio (1991:16) menyatakan bahwa fungsi konsumsi yang direncanakan pada berbagai tingkat pendapatan, maksudnya bahwa pertambahan pendapatan akan diikuti oleh pertambahan konsumsi dalam jangka pendek. Apabila pendapatan masyarakat

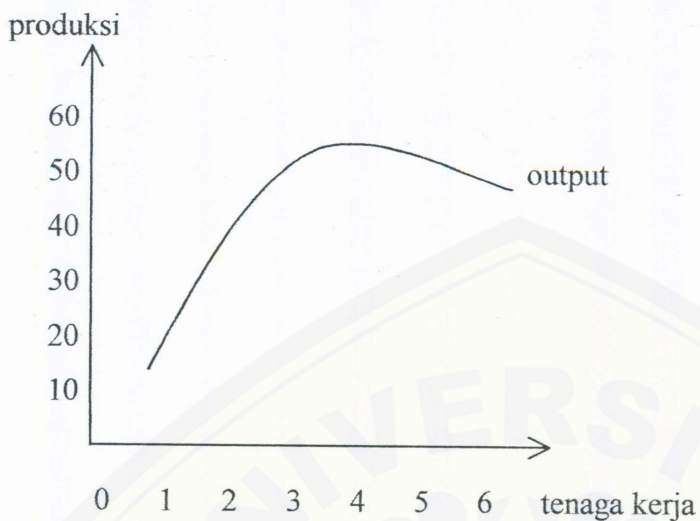
meningkat maka masyarakat akan lebih sering mendatangi tempat-tempat perbelanjaan sebagai sarana tindakan konsumsi. Hal ini akan semakin meningkatkan penerimaan retribusi parkir karena secara otomatis mereka memarkirkan kendaraan pada fasilitas parkir yang disediakan pemerintah.

### **2.2.2 Penerimaan Pemerintah Sebagai Suatu Kegiatan Produksi**

#### **A. Teori produksi**

Menurut teori ekonomi yang konvensional produksi sering didefinisikan sebagai penciptaan guna dalam artian kemampuan barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan manusia. Menurut definisi ini produksi mencakup pengertian yang sangat luas. Produksi meliputi semua aktifitas dan tidak hanya mencakup pembuatan barang-barang yang dapat dilihat. Namun jelas bahwa dalam proses produksi seperti ini diperlukan beberapa ketrampilan baik teknis maupun intelektual. Proses produksi pada umumnya membutuhkan berbagai jenis faktor produksi yang diklasifikasikan menjadi 2 macam: (a) faktor produksi variabel yaitu faktor produksi dimana jumlahnya dapat diubah-ubah dalam waktu yang relatif singkat sesuai dengan jumlah output yang dihasilkan, misalkan: tenaga kerja, bahan mentah, dsb; (b) faktor produksi tetap yaitu faktor produksi dimana jumlahnya tidak dapat diubah-ubah secara cepat sesuai dengan jumlah output yang dihasilkan, misalkan: tanah, gedung, dsb. Dalam jangka pendek fungsi produksi menunjukkan jumlah output maksimum yang dapat dihasilkan dari berbagai jumlah faktor produksi variabel dan jumlah faktor produksi tetap tertentu.

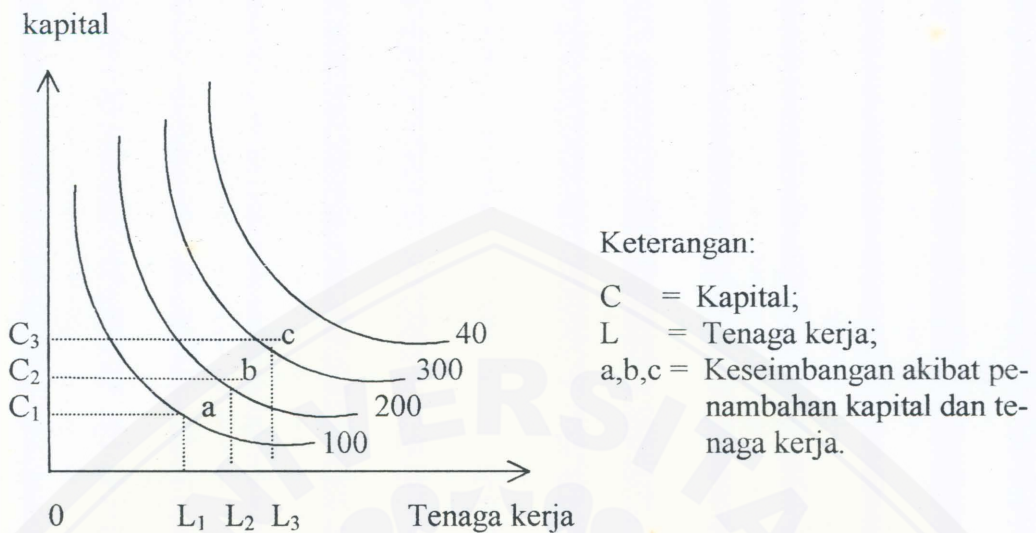




Gambar 3 : Kurve produksi total  
Sumber : Sudarman, 1997:129

Output dilukiskan pada sumbu tegak karena merupakan fungsi dari faktor produksi yang digunakan, sedangkan tenaga kerja yang merupakan variabel bebas dilukiskan pada sumbu horisontal. Dengan menghubungkan titik-titik ordinat tersebut maka akan diperoleh suatu kurve produksi total. Bentuk kurve ini mula-mula naik secara lambat, tetapi lama kelamaan menjadi semakin cepat dan kemudian kenaikan ini kecepataannya menurun kembali sampai akhirnya mencapai titik maksimum dan mulai menurun. Jadi bila faktor produksi ditambah secara terus menerus sedangkan jumlah faktor produksi tetap tertentu jumlahnya, maka mulai titik tertentu produksi batas dari faktor produksi variabel tersebut akan menjadi semakin kecil. Hal ini dapat dilihat pada Gambar 3.

Penganalisaan fungsi produksi yang menggunakan kombinasi dua faktor produksi dalam hal ini digunakan isoquant yaitu garis yang menunjukkan jumlah produksi yang sama besar, seperti ditunjuk pada Gambar 4.



gambar 4 : satu set isoquant  
 Sumber : Sudarman, 1997:153

Sumbu gambar menunjukkan jumlah input, dan kurve-kurve yang ada dalam gambar tersebut menunjukkan berbagai macam kombinasi input yang dapat digunakan untuk menghasilkan output sebanyak 100, 200, 300 dan 400 unit (Sudarman, 1997:155).

Kemampuan sebuah perekonomian untuk menghasilkan barang-barang dan jasa-jasa pertahun yang biasa juga disebut kapasitas produksi nasional, ditentukan oleh komposisi kuantitas dan kualitas sumberdaya yang tersedia dalam perekonomian yang bersangkutan. Sumberdaya yang ada pada perekonomian terdiri daripada sumberdaya manusia/ human resources (LF), sumberdaya alam (A) dan sumberdaya modal/ capital resources (K) yang ditunjukkan dalam fungsi sbb:

$$Q_m = F(LF, A, K)$$

$Q_m$  merupakan kuantitas maksimum barang/jasa yang dapat dihasilkan oleh suatu perekonomian persatuan waktu (pertahun), yang dapat disebut dengan istilah produk nasional atau output nasional potential. Variabel  $Q_m$  merupakan konsep aliran /flow concept, sedangkan variabel LF, A dan k merupakan konsep stok. Ini berarti dari segi dimensi waktu nilai variabel  $Q_m$  menunjukkan nilai kejadian yang berlangsung untuk suatu jangka waktu tertentu. Sedangkan nilai variabel LF, A dan K masing-masing



menunjukkan keadaan suatu saat. Jadi antara  $Q_m$  dan  $(L, A, K)$  mempunyai hubungan searah. Bertambahnya  $L$  mengakibatkan bertambahnya  $A$  maupun  $K$  (Soediyono, 1981:34)

#### **A. Aplikasi Teori Produksi: Hubungan Lokasi dan Petugas Parkir terhadap Penerimaan Retribusi Parkir**

Modal merupakan keseluruhan peralatan yang dibutuhkan manusia untuk menghasilkan barang dan jasa (Nasution, 1997:8). Ditinjau dari sudut penggunaan modal dibedakan menjadi (a) barang modal umum: digunakan untuk memproduksi berbagai barang konsumsi/ barang akhir; (b) barang modal khusus: digunakan untuk menghasilkan barang konsumsi tertentu; (3) barang modal tetap : barang modal yang dapat digunakan lebih dari satu kali pakai dalam proses produksi. Sifatnya tahan lama dan tak habis dipakai berkali-kali ( Gunawan, 1987:12).

Lokasi merupakan fungsi daripada modal tetap. Modal tetap ini bersifat *fixed input* untuk menghasilkan berbagai input. Sedangkan petugas parkir merupakan fungsi daripada modal khusus yang bersifat variabel (*variabel input*) (Sudarman, 1997:124).

Dalam pembicaraan mengenai teori produksi hal yang selalu mendapat tekanan adalah jumlah output selalu tergantung atau merupakan fungsi dari faktor-faktor produksi yang digunakan dalam proses produksi. Hubungan antara output yang dihasilkan dan faktor-faktor produksi yang digunakan ini sering dinyatakan dalam suatu fungsi produksi. Fungsi produksi menunjukkan jumlah output maksimal yang dapat dihasilkan dari berbagai jumlah faktor produksi variabel dan jumlah faktor produksi tetap yang tertentu dalam jangka pendek. Jadi penambahan penerimaan retribusi parkir akan sebanding dengan penambahan lokasi dan penambahan petugas parkir dalam batas maksimal tertentu (jangka pendek).



### 2.2.3 Retribusi Daerah

Kebijakan memungut bayaran untuk barang dan layanan yang disediakan pemerintah berpangkal pada pengertian efisiensi ekonomi. Harga layanan itu memainkan peran penting dalam rangka menjalin permintaan, mengurangi penghamburan dan dalam memberikan isyarat yang perlu kepada pemasok mengenai besar produksi layanan tersebut. Selain itu penerimaan dari pungutan adalah sumber daya untuk menaikkan produksi sesuai dengan keadaan permintaan. Sumber pendapatan pemerintah daerah pada umumnya tidak elastis terhadap pendapatan pemerintah. Sementara kebutuhan pengeluaran dari pemerintah daerah tumbuh lebih besar daripada tuntutan kenaikan pengeluaran pemerintah pusat. Keadaan ini menuntut perlunya pemerintah pusat membagi-bagikan sebagian pendapatannya pada pemerintah daerah untuk menjembatani tuntutan kenaikan pengeluaran pemerintah daerah yang lebih tinggi dibandingkan dengan kenaikan pendapatannya. Hal ini didasari oleh *teori permanent consumption* oleh Friedman yaitu untuk menutup turunnya bantuan pemerintah pusat pada daerah biasanya pemerintah akan menciptakan pajak-pajak (pungutan-pungutan) baru atau menaikkan tarif pungutan yang ada (Bawazier, 1996:19).

Teori ekonomi mengatakan, harga barang/layanan yang disediakan pemerintah hendaknya didasarkan pada biaya tambahan (*marginal cost*) yaitu biaya untuk melayani konsumen yang terakhir. Manfaat ekonomi paling tinggi bagi masyarakat jika pemerintah menetapkan layanan bersangkutan seolah-olah ada pasar yang bersaing dan memproduksi jasa itu di titik tempat biaya tambahan sama dengan penerimaan tambahan (*marginal revenue*). Harga ini akan menentukan tingkat permintaan sehingga sesuai dengan peran dan akan memberikan isyarat dan sumber daya yang diperlukan untuk memungkinkan penawaran dinaikkan sesuai dengan permintaan (Devas, 1989: 96).

Pengertian retribusi daerah menurut The Liang Gie (Kaho, 1991:52) adalah pungutan daerah sebagai pembayaran pemakaian atau karena memperoleh jasa

Sedangkan menurut Widjaja (1995:1) retribusi adalah iuran rakyat kepada kas negara berdasarkan undang-undang (yang dapat dipaksakan) dengan mendapat jasa timbal (kontraprestasi) yang langsung dapat ditunjukkan oleh pemerintah.

Ciri- ciri mendasar dari retribusi adalah: 1) jenis pungutan yang dilakukan oleh pemerintah; 2) dalam pemungutan terdapat unsur paksaan secara ekonomis; 3) adanya kontraprestasi langsung yang diterima oleh wajib bayar; 4) dikenakan kepada setiap orang/ badan yang menggunakan jasa-jasa yang disediakan oleh pemerintah (Soemitro, 1987:17).

Menurut Soetrisno (1986:120) retribusi juga mempunyai beberapa asas antara lain:

1. asas finansial : a) penarikan retribusi hendaknya menghasilkan jumlah penerimaan yang memadai; b) penarikan retribusi hendaknya bersifat dinamis;
2. asas ekonomi : a) pemilihan retribusi yang tepat; b) pemilihan macam-macam penarikan retribusi, mengingat adanya berbagai sektor yang dapat dikenakan pungutan;
3. asas keadilan : a) pungutan bersifat umum; b) kesamaan beban;
4. asas administratif : a) kapasitas penarikan; b) keluwesan dalam pemungutan; c) ongkos pemungutan diusahakan sekecil mungkin.

Jika dibandingkan antara retribusi daerah dan pajak daerah maka terdapat perbedaan yang sangat memungkinkan retribusi daerah untuk memberi sumbangan lebih besar terhadap PAD dibandingkan pajak daerah. Dimana pernyataan tersebut didasarkan pada beberapa perbedaan antara kedua hal tersebut, yaitu (Kaho, 1995:155):

1. lapangan pajak daerah adalah lapangan yang belum diusahakan oleh pemerintah atasannya (pemerintah pusat dan pemerintah daerah tingkat I). Jadi lapangan pajak yang sama tidak boleh diusahakan atau dipungut oleh dua atau lebih instansi. Kekembaran ini dalam lapangan pajak tidak diperbolehkan seangkan dalam lapangan retribusi daerah kekembaran ini diperbolehkan;



2. pajak daerah dipungut tanpa mempersoalkan ada tidaknya pemberian jasa oleh pemerintah daerah. Pungutan pajak sedikit banyak didasarkan atas paksaan melalui peraturan perundang-undangan, sedangkan pungutan retribusi daerah didasarkan pada pemberian jasa kepada pemakai jasa. Jika ingin memperoleh jasa atau memakai jasa yang disediakan oleh pemerintah daerah barulah pemakai jasa membayar pungutan tersebut;
3. pajak daerah dibayarkan oleh orang-orang tertentu yaitu wajib pajak, tetapi retribusi dibayar oleh siapa saja yang telah memakai jasa pemerintah daerah, baik anak-anak maupun dewasa;
4. pada umumnya pajak dikenakan setahun sekali. Pembayaran dapat dilakukan sekaligus akan tetapi terkadang dapat dicicil. Pungutan retribusi dapat dilakukan berulang kali terhadap seseorang sepanjang ia berulang kali pula menikmati jasa yang disediakan, karena tarif retribusi biasanya kecil maka pembayaran jarang diangsur.

Dasar hukum retribusi daerah (Marsono 1999:124):

- a. UU No. 12 tahun 57 tentang Peraturan Retribusi Daerah;
- b. UU No. 18 tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

Retribusi yang dipungut oleh daerah antara lain; retribusi pelayanan kesehatan, retribusi pelayanan persampahan, retribusi penggantian biaya cetak dan capil, retribusi parkir di tepi jalan umum, retribusi pasar, retribusi uji kendaraan bermotor, retribusi penggantian biaya cetak peta, retribusi pemakaian kekayaan daerah, retribusi pasar grosir (pertokoan), retribusi terminal, retribusi tempat khusus parkir, retribusi penginapan/pesangrahan/vila, retribusi rumah potong hewan, retribusi tempat rekreasi dan olah raga, retribusi penjualan produksi usaha daerah, retribusi ijin mendirikan bangunan, retribusi ijin gangguan, retribusi ijin proyek (Mardiasmo, 1995:8).



### 2.3 Hipotesis

Dari permasalahan dan teori yang ada dapat diajukan suatu hipotesis bahwa jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan mempunyai pengaruh terhadap penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung.



### III. METODE PENELITIAN

#### 3.1 Rancangan Penelitian

##### 3.1.1 Jenis penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode eksplanatori yaitu menjelaskan hubungan kausal antara variabel-variabel melalui pengujian hipotesa (Mardelis, 1999:29). Metode ini digunakan untuk mengetahui pengaruh jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan terhadap penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung tahun 1997.I – 2001.IV.

##### 3.1.2 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah deduktif. Pendekatan deduktif merupakan aplikasi teori atau hukum yang bersifat universal dalam keadaan yang spesifik atau khusus. Spesifikasi dalam penelitian ini adalah faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung tahun 1997.I – 2001.IV.

##### 3.1.3 Unit Penelitian

Penelitian ini menggunakan unit analisis yang diteliti yaitu sektor retribusi khususnya retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung.

#### 3.2 Metode Pengumpulan Data

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan yaitu berupa data sekunder dalam runtut waktu (*time series*) yang bersifat kuantitatif yang diperoleh di Dinas Perhubungan, Badan Pusat Statistik (BPS), Dipenda Tulungagung dan literatur yang berkaitan dengan penelitian. Periode observasi penelitian dimulai pada triwulan pertama tahun 1997 sampai dengan triwulan keempat tahun 2001. Pada

tersebut pengelolaan perparkiran dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung.

Apabila data triwulanan tidak tersedia maka dilakukan interpolasi data yang mengikuti metode interpolasi linier insukirno (Insukirno, 1992:122):

$$Q_1 = \frac{1}{4} [ Y_t - 4,5/12 (Y_t - Y_{t-1}) ]$$

$$Q_1 = \frac{1}{4} [ Y_t - 1,5/12 (Y_t - Y_{t-1}) ]$$

$$Q_1 = \frac{1}{4} [ Y_t + 1,5/12 (Y_t - Y_{t-1}) ]$$

$$Q_1 = \frac{1}{4} [ Y_t + 4,5/12 (Y_t - Y_{t-1}) ]$$

Dimana  $Q_1$   $Q_2$   $Q_3$   $Q_4$  = data triwulanan pada tahun  $t$ ;

$Y_t$  = data tahun  $t$  ;

$Y_{t-1}$  = data 1 tahun sebelumnya.

### 3.3 Metode Analisis Data

Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir dan pendapatan masyarakat di Kabupaten Tulungagung terhadap penerimaan retribusi parkir digunakan analisis regresi linier berganda (J. Supranto, 1993:111) :

$$Y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + b_3x_3 + b_4x_4 + \epsilon$$

Dimana :

$Y$  = penerimaan retribusi parkir;

$x_1$  = jumlah lokasi operasional parkir;

$x_2$  = jumlah petugas parkir;

$x_3$  = pendapatan masyarakat;

$x_4$  = jumlah kendaraan;

$a$  = perubahan penerimaan retribusi parkir jika variabel  $x_1$ ,  $x_2$ ,  $x_3$  dan  $x_4$  dianggap konstan;



$b_1$  = besar perubahan penerimaan retribusi parkir terhadap parkir terhadap jumlah lokasi operasional parkir;

$b_2$  = besar perubahan penerimaan retribusi parkir terhadap parkir terhadap jumlah petugas parkir;

$b_3$  = besar perubahan penerimaan retribusi parkir terhadap pendapatan masyarakat;

$b_4$  = besar perubahan penerimaan retribusi parkir terhadap jumlah kendaraan;

$\epsilon$  = disturbance error.

Dari persamaan regresi di atas selanjutnya diadakan uji statistik dan uji ekonometrik sebagai berikut :

#### 1. Uji statistik

Pengujian untuk mengetahui apakah ada pengaruh secara parsial variabel bebas terhadap variabel terikat digunakan Uji t (Dajan ,1993:336):

$$t \text{ hitung} = \frac{b_i - B_i}{S_{b_i}}$$

Dimana:

$b_i$  : koefisien regresi;

$B_i$  : parameter;

$S_{b_i}$  : standar deviasi dari  $b_i$ .

Rumusan hipotesis:

$H_0$ :  $b_i = 0$ , tidak berpengaruh nyata, berarti tidak ada pengaruh nyata antara variabel bebas X terhadap variabel terikat Y

$H_1$  :  $b_i > 0$ , ada pengaruh nyata, berarti ada pengaruh nyata antara variabel bebas X terhadap variabel terikat Y

Kriteria pengujian :

- a. apabila  $t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$ , maka  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak, maka variabel bebas x (jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan

masyarakat dan jumlah kendaraan) secara parsial tidak berpengaruh nyata terhadap variabel terikat Y (penerimaan retribusi parkir);

- b. apabila  $t$  hitung  $>$   $t$  tabel, maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima, maka variabel bebas X (jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan) secara parsial berpengaruh nyata terhadap variabel terikat Y (penerimaan retribusi parkir).

Untuk mengetahui pengaruh secara bersama variabel bebas terhadap variabel terikat digunakan uji statistik F, sebagai berikut:

$$F = \frac{R^2 / (k-1)}{(1-R^2) / (n-k)}$$

$$R^2 = \frac{b_1 \sum x_1 y + b_2 \sum x_2 y + b_3 \sum x_3 y + b_4 \sum x_4 y}{\sum y^2}$$

Dimana :

$R^2$  = koefisien determinasi;

$k$  = jumlah variabel yang digunakan;

$n$  = jumlah sampel yang digunakan.

Rumusan hipotesis:

$H_0: b_i = 0$ , berarti Variabel bebas X (jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan) secara keseluruhan tidak berpengaruh terhadap variabel terikat (penerimaan retribusi parkir);

$H_1: b_i > 0$ , berarti Variabel bebas X (jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan) secara keseluruhan berpengaruh terhadap variabel terikat (penerimaan retribusi parkir).



Kriteria pengujian:

- a.  $F_{hitung} < F_{tabel}$ ,  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak, maka antara Variabel bebas X (jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan) secara keseluruhan tidak berpengaruh terhadap variabel terikat Y (penerimaan retribusi parkir);
- b.  $F_{hitung} > F_{tabel}$ ,  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima, maka antara Variabel bebas X (jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan) secara keseluruhan berpengaruh terhadap variabel terikat Y (penerimaan retribusi parkir).

## 2. Uji ekonometrik

Suatu fungsi regresi yang diperoleh dari hasil perhitungan penaksiran dengan metoda kuadrat terkecil biasa (OLS) yang benar akan dapat dipandang sebagai hasil analisa yang baik, jika terpenuhi persyaratan pada asumsi-asumsinya, dengan kata lain mempunyai sifat BLUE (Best, Linier, Unbiased, Estimator). Apabila semua asumsi mendasari model regresi telah dapat dipenuhi maka fungsi regresi yang diperoleh dapat dipergunakan sebagai pengambilan keputusan (verifikasi). Penyimpangan asumsi dalam regresi meliputi:

### a. Multikolinieritas

Multikolinieritas merupakan gangguan pada suatu fungsi regresi yang erat diantara variabel bebas yang diikutsertakan pada model regresi.. Multikolinieritas terjadi bila  $R^2$  tinggi (antara 0,7 dan 1), nilai F hitung yang tinggi dan nilai t hitung yang sebagian besar tidak signifikan. Suatu regresi bebas dari multikolinieritas apabila nilai VIF (Varian Inflation Factor) kurang dari 10.

### b. Autokorelasi

Uji Autokorelasi yaitu alat uji ekonometrik yang digunakan untuk menguji suatu model, apakah variabel bebas saling mempengaruhi. Untuk mendeteksi adanya



autokorelasi maka digunakan uji Durbin Watson Test, dengan pendekatan (Gujarati, 1991: 215):

1. Apabila  $(4-DW) > DU = H_0$  diterima berarti tidak ada autokorelasi
2. Apabila  $(4-DW) < DL = H_0$  ditolak berarti terdapat autokorelasi
3. Apabila  $DL < (4 -DW) < DU =$  uji tidak konklusif, sehingga tak dapat dikatakan apakah terdapat autokorelasi.

c. Heteroskedastisitas

Heteroskedastisitas terjadi bila distribusi probabilitas tetap sama (konstan) dalam semua observasi  $x$  dan varians setiap residual adalah sama untuk semua nilai variabel bebas. Untuk mengetahui ada tidaknya heteroskedastisitas dapat dilihat dengan menggunakan uji gleyser, yaitu dengan meregresi variabel bebas terhadap variabel residual (selisih antara aktual dengan estimasi). Suatu regresi dinyatakan terdapat gejala heteroskedastisitas apabila variabel bebasnya memiliki hubungan yang sempurna terhadap residual. Apabila hasil analisis menunjukkan bahwa regresi variabel bebas terhadap residual tidak signifikan (uji  $f$  dan uji  $t$ -nya) maka regresi tersebut terhindar dari heteroskedastisitas (Gujarati, 1991: 188)

### 3.4 Definisi Variabel Operasional dan Pengukurannya

Untuk menghindari salah pengertian dan memperluas masalah, maka diberikan definisi variabel operasional sebagai berikut:

1. penerimaan retribusi parkir adalah penerimaan yang diperoleh dari pembayaran atas penggunaan tempat parkir sebagai bentuk pelayanan pemerintah di tepi jalan umum yang ditetapkan oleh kepala daerah, diukur dalam satuan rupiah;
2. pendapatan masyarakat adalah pendapatan dari pengurangan Produk Domestik Regional Bruto terhadap penyusutan dan pajak tak langsung netto, diukur dalam satuan rupiah;
3. lokasi operasional parkir adalah luas area yang digunakan untuk melakukan operasi parkir terhadap setiap kendaraan yang diparkir sesuai dengan rambu lalu

lintas sebagai tanda diperbolehkan parkir. Satu lokasi parkir memiliki daerah operasi sepanjang 12 m, diukur dalam satuan unit;

4. petugas parkir adalah petugas lapangan penarik retribusi parkir, diukur dalam satuan orang;
5. Jumlah kendaraan adalah jumlah seluruh kendaraan yang terdapat di Kabupaten Tulungagung, diukur dalam satuan unit.





## IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

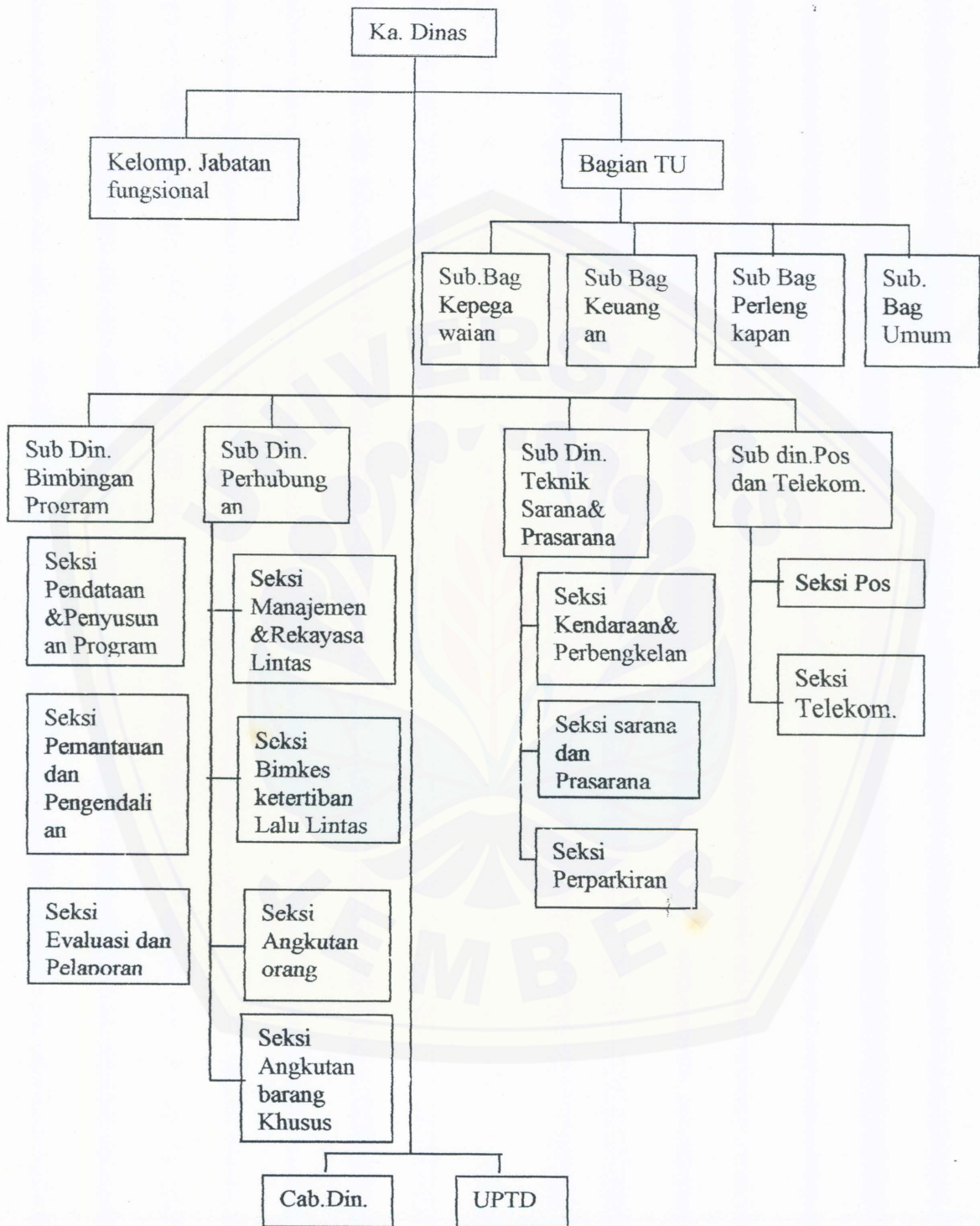
### 4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian

#### 4.1.1 Penyelenggaraan Parkir di Kabupaten Tulungagung

Penyelenggaraan perparkiran kendaraan di Kabupaten Tulungagung berdasarkan Perda No. 1 tahun 1978 dilaksanakan oleh Dinas Pendapatan Daerah (Dipenda) Kabupaten Tulungagung. Pihak Dipenda menunjuk Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) sebagai pelaksana perparkiran kendaraan. Unit Pelaksana Teknis Daerah ini yang bertugas mengkoordinir para juru parkir untuk memungut retribusi parkir.

Sejalan dengan perkembangan sarana transportasi dan agar pengelolaan parkir kendaraan berjalan lebih efisien serta dalam upaya untuk meningkatkan penerimaan retribusi parkir, maka pada tanggal 7 agustus 1997 Bupati Kabupaten Tulungagung mengeluarkan surat keputusan No 1157 tahun 1997 tentang Pengelolaan Parkir di Kabupaten Tulungagung. Sejak saat itu penyelenggaraan parkir kendaraan dilaksanakan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah (DLLAJD) Kabupaten Tulungagung yang kemudian sesuai dengan Surat Keputusan No 11 tahun 1997 DLLAJD berganti nama dengan Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan menunjuk secara khusus seksi perparkiran melaksanakan tugasnya yaitu menyiapkan perencanaan penunjukan lokasi, pembangunan, pengembangan, pemeliharaan tempat parkir serta pengendalian ketertiban parkir kendaraan. Selain itu tugas seksi perparkiran antara lain : (1) melaksanakan pengelolaan dan pemantauan retribusi parkir sesuai dengan ketentuan yang berlaku; (2) menyusun laporan kegiatan perparkiran kendaraan; (3) melaksanakan penilaian dan pembinaan untuk pemberian ijin lokasi parkir. Mengenai susunan organisasi dan tata kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung dapat dilihat pada Bagan 1.





Bagan 1: Susunan Organisasi Dinas Perhubungan

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung Tahun 2002



Secara teknis seksi perparkiran menugaskan juru parkir sebagai pemungut retribusi parkir. Para juru parkir ini yang akan mengatur ketertiban parkir kendaraan dan memberi pelayanan kepada pengguna jasa parkir. Disamping hal tersebut, juru parkir juga bertugas menjaga ketertiban dan kelancaran arus lalu lintas di sekitar area parkir. Tugas tersebut dilakukan setiap hari, dengan pembagian waktu. Gelombang I dilaksanakan pukul 17.00 -14.00 dan untuk gelombang II dilaksanakan pada pukul 14.00 – 21.00. Apabila seorang juru parkir beristirahat maka juru parkir yang lain menggantikan tugasnya di area parkir yang ditinggalkan. Berdasarkan aktifitas kerja yang dilakukan tersebut sudah selayaknya para juru parkir menerima hasilnya, yaitu 30% dari hasil penerimaan kotor per hari. Untuk mencegah adanya penyimpangan-penyimpangan yang dilakukan oleh juru parkir, sub seksi perparkiran mengadakan pengawasan terhadap pelaksanaan tugas juru parkir. Pengawasan tersebut meliputi tata cara, pelayanan, pelaksanaan tugas dan keteraturan parkir kendaraan. Pada akhir tahun 2000/2001 jumlah personel yang mengurus parkir kendaraan dapat dilihat pada Tabel 1.

**Tabel 1: Jumlah Personel Parkir Kabupaten Tulungagung sampai Bulan April 2002**

No.	Jabatan	Jumlah
1	Ka. Seksi Perparkiran	1
2	Staf parkir	4
3	Keamanan/Pengawas Parkir	20
4	Juru Parkir	163

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung Tahun 2002

Penyelenggaraan parkir kendaraan yang dilaksanakan oleh DLLAJD Kabupaten Tulungagung meliputi beberapa tempat parkir, yaitu:

1. tempat parkir umum

tempat parkir yang diselenggarakan secara tetap dengan fasilitas yang disediakan oleh pemerintah daerah. Penerimaan retribusi parkir umum merupakan hak seluruhnya pemerintah daerah;

## 2. tempat parkir khusus

tempat parkir yang diselenggarakan secara tetap dengan menggunakan fasilitas sendiri. Pemegang ijin usaha tempat parkir khusus dikenakan retribusi parkir sebesar 20% dari harga nominal biaya karcis.

Fasilitas yang disediakan oleh Pemerintah Kabupaten Tulungagung dalam rangka pelaksanaan perparkiran berupa lokasi operasional parkir. Sesuai dengan Keputusan Bupati Kabupaten Tulungagung No 1161 Tahun 1999 lokasi tersebut tersebar di seluruh wilayah Kabupaten Tulungagung yang terdiri dari 12 kecamatan, yaitu Kecamatan Tulungagung (Kec. Kota), Kecamatan kedungwaru, Kecamatan Kedungwaru, Kecamatan Ngantru, Kecamatan Gondang, Kecamatan Bandung, Kecamatan Besuki, Kecamatan Campurdarat, Kecamatan Kalidawir, Kecamatan Sumbergempol, Kecamatan Rejotangan dan Kecamatan Ngunut. Kecamatan Tulungagung mempunyai lokasi operasional parkir terbanyak dibandingkan dengan kecamatan lain karena di daerah perkotaan lebih banyak terdapat pusat-pusat perbelanjaan dan pusat keramaian sehingga lebih berpotensi untuk di jadikan lokasi operasional parkir. Tempat-tempat yang ditentukan sebagai lokasi operasional parkir merupakan hasil survey seksi perparkiran. Kelayakan lokasi ditentukan oleh intensitas kunjungan masyarakat pada tempat tersebut dan prestasi setoran petugas parkir pada bulan sebelumnya. Hal ini tidak menutup kemungkinan lokasi yang sudah ada ditutup karena kurang berpotensi atau penambahan lokasi baru karena tempat tersebut berpotensi terhadap penerimaan retribusi parkir.

### 4.1.2 Dasar Hukum Ketentuan Retribusi Parkir Kabupaten Tulungagung

Masyarakat dikenakan retribusi parkir oleh pemerintah Kabupaten Tulungagung berdasarkan Peraturan Daerah No. 1 tahun 1978 tentang Pengelolaan Parkir dalam Kabupaten Tulungagung. Pertimbangan dikeluarkannya **peraturan daerah tersebut adalah sebagai berikut.**

1. pembangunan Kabupaten Tulungagung yang meningkat berpengaruh terhadap meluasnya jaringan-jaringan lalu lintas kota, terjadinya kepadatan



arus lalu lintas sehingga dipandang perlu untuk mengatur pangkalan-pangkalan parkir secara tertib;

2. penggunaan tempat-tempat terbuka sepanjang jalan yang di bawah penguasaan pemerintah Kabupaten Tulungagung memerlukan pengusahaan tempat-tempat parkir.

Pertimbangan-pertimbangan tersebut mengingat pada beberapa Undang-undang, diantaranya:

1. Undang-Undang No. 12 tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten Dalam Lingkungan Propinsi Jawa Timur;
2. Undang-Undang No. 13 tahun 1980 tentang Jalan (Lembaran negara Tahun 1980 Nomor 13);
3. Undang-Undang No. 14 tahun 1990 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Undang-Undang No. 18 tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintah dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1997 tentang Retribusi Daerah.

Sehubungan dengan perkembangan pembangunan di Kabupaten Tulungagung dan dalam upaya meningkatkan PAD-nya Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 1978 telah berubah sebanyak 4 kali. Peraturan Daerah yang berlaku saat ini adalah Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1999 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum.

#### **4.1.3 Ketentuan Tarif Retribusi Parkir di Kabupaten Tulungagung**

Besarnya tarif retribusi parkir selama tahun 1978 sampai sekarang telah mengalami perubahan sebanyak 4 kali yang diatur dalam Peraturan Daerah. Perubahan-perubahan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 1978

Pungutan retribusi parkir untuk setiap kali parkir ditetapkan sebagai berikut:

- a. truk gandengan, minimum sebesar Rp 150,00 maksimum sebesar Rp 300,00;
- b. truk atau bus, minimum sebesar Rp 100,00 maksimum sebesar Rp 200,00;
- c. mobil , minimum sebesar Rp 25,00 maksimum sebesar Rp 50,00;
- d. sepeda motor, minimum sebesar Rp 15,00 maksimum sebesar Rp 30,00;
- e. sepeda, minimum sebesar Rp 10,00 maksimum sebesar Rp 20,00.

2. Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 1989

Pungutan retribusi parkir untuk setiap kali parkir ditetapkan sebagai berikut:

- a. truk gandengnan dan sejenisnya sebesar Rp 500,00;
- b. truk besar dan bus sebesar Rp 400,00;
- c. truk sedang, minibus dan sejenisnya sebesarRp 300,00;
- d. pick up dan kendaraan lain sejenisnya sebesar Rp 200,00;
- e. sepeda motor sebesar Rp 100,00 ;
- f. sepeda sebesar Rp 50,00.

3. Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 1996

Pungutan retribusi parkir untuk setiap kali parkir ditetapkan sebagai berikut:

- a. truk gandengnan dan sejenisnya sebesar Rp 1000,00;
- b. truk besar dan bus sebesar Rp 700,00;
- c. truk sedang, minibus dan sejenisnya sebesar Rp 500,00;
- d. pick up dan kendaraan lain sejenisnya sebesar Rp 300,00;
- e. sepeda motor sebesar Rp 150,00;
- f. sepeda sebesar Rp 100,00.

4. Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1999

Pungutan retribusi parkir untuk setiap kali parkir ditetapkan sebagai berikut:

- a. truk gandengnan dan sejenisnya sebesar Rp 1.500,00;
- b. truk besar dan bus sebesar Rp 1.000,00;
- c. truk sedang, minibus dan sejenisnya sebesarRp 500,00;
- d. pick up dan kendaraan lain sejenisnya sebesar Rp 300,00;
- e. sepeda motor sebesar Rp 200,00;
- f. sepeda sebesar Rp 100,00.



#### 4.1.4 Perkembangan Penerimaan Retribusi Parkir di Kabupaten Tulungagung

Pelaksanaan pembangunan di Kabupaten Tulungagung telah menghasilkan perbaikan struktur perekonomian daerah. Semakin membaiknya struktur perekonomian di Kabupaten Tulungagung akan berpengaruh terhadap meluasnya jaringan lalu lintas kota sehingga perlu adanya penertiban kendaraan yang diparkir saat pemiliknya melakukan aktifitas tertentu. Selain itu retribusi yang dikenakan terhadap setiap kendaraan yang diparkir merupakan *income* bagi pendapatan asli daerah Kabupaten Tulungagung. Hal tersebut akan menjadi penyebab meningkatnya PAD yang diperoleh dari penerimaan retribusi parkir. Dalam tabel 2 disajikan perkembangan penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung selama tahun 1997.I sampai dengan 2001.IV.

**Tabel 2. Perkembangan Penerimaan Retribusi Parkir di Kabupaten Tulungagung Selama Tahun 1997.I Sampai dengan 2001.IV**

Th	Penerimaan Retribusi Parkir (Ribu Rp)	Pertambahan per Tahun (Rp)	Retribusi Daerah (Rp)	Kontribusi Terhadap Retribusi Daerah (%)	Jumlah Lokasi Operasional Parkir (Unit)	Jumlah Petugas Parkir (Orang)	Jumlah kendaraan (unit)
1997	193.500		2.588.252.125	5,51	153	157	107324
1998	265.054,9	71.554.950	3.510.025.336	6,09	165	176	116689
1999	268.147,6	3.092.650	4.351.964.604	5,38	157	172	131756
2000	211.205,4	56.942.200	4.893.305.720	3,66	150	155	135200
2001	297.885,5	86.650.100	7.404.262.306	3,89	160	162	156265

Sumber: Dipenda dan Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung Tahun 2001

Penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung setiap tahun mengalami peningkatan, kecuali pada tahun 2000 ada kecenderungan menurun. Penerimaan retribusi parkir paling besar terjadi pada tahun 2001 yaitu sebesar Rp 297.885.500,00 dan terkecil pada tahun 1997 yaitu sebesar Rp 193.500.000,00. Pada tahun 2000 penerimaan retribusi parkir mengalami penurunan sebesar 21,2%



menjadi Rp 211.205.400,00. Meskipun penerimaan retribusi parkir mengalami kecenderungan naik dari tahun ke tahun namun kontribusi penerimaan retribusi parkir berfluktuasi. Hal ini dapat dilihat pada Tabel 3. Kontribusi terbesar 6,09% pada tahun 1997. Kemudian pada tahun 2000 mengalami penurunan menjadi 3,66

#### **4.1.5 Faktor Pendukung dan Pembatas Untuk Meningkatkan Penerimaan Retribusi Parkir**

Penelitian ini terdapat faktor pendukung maupun pembatas dalam rangka meningkatkan penerimaan retribusi parkir. Faktor pendukung adalah peluang Kabupaten Tulungagung dalam meningkatkan potensi daerahnya, misalkan luas tanah yang digunakan untuk pemukiman dan perbelanjaan, pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan ekonomi.

Kabupaten Tulungagung memiliki luas 201565 km<sup>2</sup> berbentuk daratan yang subur pada bagian utara, tengah dan timur sebagian ada pegunungan dan Samudra Indonesia di sepanjang batas selatan. Hal ini diikuti dengan kenaikan jumlah penduduk sebesar 0,94% menjadi 964.127 orang pada akhir tahun 2000 (BPS Tulungagung). Faktor luas tanah dan jumlah penduduk merupakan potensi besar dalam jangka panjang untuk menambah pusat-pusat pemukiman dan perbelanjaan baru. Timbulnya pusat-pusat perdagangan baru merupakan realisasi dari peningkatan sektor perdagangan di Kabupaten Tulungagung yang mempunyai kontribusi terbesar bagi PDRB yaitu 28,22%. Penambahan pusat-pusat pemukiman dan perdagangan baru di Kabupaten Tulungagung akan memerlukan perusahaan tempat-tempat parkir. Pengadaan fasilitas parkir tersebut dimaksudkan untuk menunjang keamanan kendaraan yang diparkir, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, sehingga interaksi antar komponen transportasi berjalan tertib dan lancar. Selain itu upaya peningkatan penerimaan retribusi parkir terealisasi.

**Faktor pembatas dalam upaya peningkatan penerimaan retribusi parkir** antara lain: peningkatan jumlah lokasi operasional parkir yang tidak diikuti dengan banyaknya pengunjung sehingga tidak berpotensi terhadap pemungutan retribusi parkir. Oleh karena itu pendapatan masyarakat sebagai fungsi konsumsi

berpengaruh terhadap banyaknya pengunjung dan akan meningkatkan penerimaan retribusi parkir. Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung menerapkan sistem setoran sebesar 30% dari penerimaan parkir kotor bagi petugas parkir. Namun hal ini tidak menutup kemungkinan terjadi penyimpangan-penyimpangan yang terjadi dalam pemungutan retribusi parkir. Penyimpangan tersebut meliputi adanya karcis retribusi parkir yang dipakai ulang oleh petugas parkir. Ketidakjujuran petugas parkir dalam menyetor hasil pungutan. Hal ini bisa menimbulkan *inefisiensi* terhadap penerimaan retribusi parkir. Oleh karena itu perlunya pengawasan yang efektif bagi setiap elemen masyarakat. Disamping pengawas parkir yang telah ditetapkan, pengawasan dapat dilakukan masyarakat dan media massa sehingga adanya hubungan timbal balik yang serasi demi peningkatan penerimaan retribusi parkir.

## 4.2 Analisis Data

### 4.2.1 Analisis Hasil Regresi Linier Berganda

Faktor – faktor yang diidentifikasi dapat mempengaruhi penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung sejak triwulan I tahun 1997 sampai dengan triwulan IV tahun 2001 adalah jumlah lokasi operasional parkir ( $X_1$ ), jumlah petugas parkir ( $X_2$ ), pendapatan masyarakat ( $X_3$ ) dan jumlah kendaraan ( $X_4$ ). Perhitungan yang diperoleh dari Lampiran 2 maka dapat diketahui koefisien determinasi (Adjusted R Square) = 0,934 artinya bahwa 93,4% variasi perubahan variabel terikat (penerimaan retribusi parkir) sebesar 93,4% disebabkan oleh variabel bebas (jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan). Dengan menerapkan model regresi linier berganda maka diperoleh koefisien regresi masing – masing variabel dan konstanta dengan persamaan regresi sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + \epsilon$$

$$Y = (-3,1E+08) + 1479199X_1 + 632011,2X_2 + 50,680 X_3 + 1989,804X_4$$

$$t_{hitung} = (-9,479) + (5,765) + (2,842) + (2,460) + (4,841)$$

$$t_{tabel} = 1,753$$



Koefisien determinasi = 0,934

$F_{hitung} = 68,614$

$F_{tabel} = 2,87$

Dimana :

Y = penerimaan retribusi parkir (Rp)

$X_1$  = jumlah lokasi operasional parkir (unit)

$X_2$  = jumlah petugas parkir (orang)

$X_3$  = pendapatan masyarakat (Rp)

$X_4$  = jumlah kendaraan (unit)

Berdasarkan persamaan regresi diatas dapat diterangkan sebagai berikut:

- nilai konstanta  $-3,1E+08$  dari hasil regresi diatas menunjukkan bahwa pada saat jumlah lokasi operasional parkir ( $X_1$ ), jumlah petugas parkir ( $X_2$ ), pendapatan masyarakat ( $X_3$ ) dan jumlah kendaraan ( $X_4$ ) = 0. Dalam arti ketiga variabel tersebut belum berpengaruh maka Y (nilai penerimaan retribusi parkir) akan kehilangan kesempatan untuk memperoleh penerimaan retribusi parkir sebesar  $3,1E+08$ ;
- koefisien regresi dari jumlah lokasi operasional parkir ( $X_1$ ) adalah sebesar 1479199 berarti bahwa setiap kenaikan satu unit lokasi operasional parkir maka akan menyebabkan penambahan penerimaan retribusi parkir sebesar Rp. 1.479.199,- dengan asumsi variabel petugas parkir, pendapatan masyarakat konstan dan jumlah kendaraan;
- koefisien regresi dari jumlah petugas parkir ( $X_2$ ) adalah sebesar 632011,2 yang berarti bahwa setiap kenaikan satu orang jumlah petugas parkir maka akan menyebabkan penambahan penerimaan retribusi parkir sebesar Rp. 632.011,2,- dengan asumsi variabel jumlah lokasi operasional parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan konstan;
- koefisien regresi dari pendapatan masyarakat ( $X_3$ ) adalah sebesar 50,680 yang berarti bahwa setiap kenaikan satu rupiah pendapatan masyarakat maka akan menyebabkan kenaikan penerimaan retribusi parkir sebesar Rp. 50,680,-

dengan asumsi variabel lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir dan jumlah kendaraan konstan.

- e. koefisien regresi dari jumlah kendaraan ( $X_4$ ) adalah sebesar 1989,804 yang berarti bahwa setiap kenaikan satu kendaraan maka akan menyebabkan penambahan penerimaan retribusi parkir sebesar Rp. 1.989,8,- dengan asumsi variabel jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir dan pendapatan masyarakat konstan;

#### 4.2.2 Uji Koefisien Regresi Secara Parsial

Untuk menguji koefisien regresi secara parsial dari variabel bebas (lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat) terhadap variabel terikat (penerimaan retribusi parkir) digunakan uji t. Kriteria yang digunakan uji t terlihat secara rinci pada Tabel 3.

**Tabel 3. Uji Statistik terhadap Koefisien Regresi Lokasi Operasional Parkir, Jumlah Petugas Parkir, Pendapatan Masyarakat dan Jumlah Kendaraan.**

Variabel	Koefisien Regresi	Standart Error	$t_{hitung}$	$t_{tabel}$
$X_1$	1479199	256575,7	5,765	
$X_2$	632011,2	222387,8	2,842	1,753
$X_3$	50,680	20,605	2,460	
$X_4$	1989,804	411,021	4,841	
Konstanta	-3,1E+08	3,3E+07	-9,479	

Sumber : Lampiran 2

Berdasarkan Tabel 3 maka pengujian hipotesis secara parsial untuk mengetahui pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah :

- pengujian hipotesis variabel jumlah lokasi operasional parkir ( $X_1$ ) terhadap besarnya penerimaan retribusi parkir dengan tingkat keyakinan 95% dan uji satu arah maka diperoleh  $t_{tabel}$  sebesar 1,753 dan  $t_{hitung}$  adalah 5,765 yang mana  $t_{hitung} > t_{tabel}$  maka  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak. Ini menunjukkan bahwa variabel lokasi operasional parkir ( $X_1$ ) mempunyai pengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir. Pengujian satu arah digambarkan pada kurve normal pada Lampiran 7;
- pengujian hipotesis variabel jumlah petugas parkir ( $X_2$ ) terhadap besarnya penerimaan retribusi parkir dengan tingkat keyakinan 95% dan uji satu arah



maka diperoleh  $t_{\text{tabel}}$  sebesar 1,753 dan  $t_{\text{hitung}}$  adalah 2,842 yang mana  $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$  maka  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak. Ini menunjukkan bahwa variabel jumlah petugas parkir ( $X_2$ ) mempunyai pengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir. Pengujian satu arah digambarkan pada kurve normal pada Lampiran 7;

- c. pengujian hipotesis variabel pendapatan masyarakat ( $X_3$ ) terhadap besarnya penerimaan retribusi parkir dengan tingkat keyakinan 95% dan uji satu arah maka diperoleh  $t_{\text{tabel}}$  sebesar 1,753 dan  $t_{\text{hitung}}$  adalah 2,460 yang mana  $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$  maka  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak. Ini menunjukkan bahwa variabel pendapatan masyarakat ( $X_3$ ) mempunyai pengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir. Pengujian satu arah digambarkan pada kurve normal pada Lampiran 7.
- d. pengujian hipotesis variabel jumlah kendaraan ( $X_4$ ) terhadap besarnya penerimaan retribusi parkir dengan tingkat keyakinan 95% dan uji satu arah maka diperoleh  $t_{\text{tabel}}$  sebesar 1,753 dan  $t_{\text{hitung}}$  adalah 4,841 yang mana  $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$  maka  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak. Ini menunjukkan bahwa variabel jumlah kendaraan ( $X_4$ ) mempunyai pengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir. Pengujian satu arah digambarkan pada kurve normal pada Lampiran 7.

#### 4.2.3 Uji Koefisien Regresi Secara Serentak

Berdasarkan Lampiran 2 maka digunakan uji regresi secara serentak antara variabel bebas terhadap variabel terikatnya maka digunakan uji F (F test)

$$F_{\text{hitung}} = 68,614$$

**Tabel 4. Analisis Varian 3 Variabel yang Mempengaruhi Perhitungan Pencrimaan Retribusi Parkir**

Source	Sum of squares	DF	Mean Square	$F_{\text{hitung}}$	$F_{\text{tabel}}$
regresi	2,1E+15	3	5,399E+14		
kesalahan pengganggu	1,18E+14	15	7,868E+12	68,614	2,87
jumlah	2,28E+15	19			

Sumber : Lampiran 2

Dengan menggunakan derajat keyakinan 95% maka hasil penghitungannya diketahui bahwa  $F_{hitung} = 68,614 > F_{tabel} = 2,87$ . Ini menunjukkan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima sehingga secara bersama-sama variabel bebas (jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan) mempunyai pengaruh yang nyata terhadap variabel terikat (penerimaan retribusi parkir). Pengujian satu arah digambarkan pada kurve normal pada Lampiran 6.

#### 4.2.4 Uji Asumsi Klasik

Untuk mendapatkan model empiris yang tepat maka penduga bagi parameter koefisien regresi harus memenuhi syarat BLUE. Untuk memperoleh hasil koefisien yang BLUE harus memenuhi asumsi tidak ada multikolinieritas, tidak ada heteroskedastisitas dan autokorelasi. Sehingga perlu dilakukan uji asumsi klasik yang meliputi :

##### a. Uji Multikolinieritas

Untuk mendeteksi gejala multikolinieritas dapat dilakukan dengan cara yaitu (1) melihat pada matrik korelasi antar variabel independent; (2) melihat nilai Varian Inflation Factor (VIF) (Gujarati 1992 : 299-301). Dalam analisa ini nilai VIF jumlah lokasi operasional parkir sebesar 2,972, jumlah petugas parkir sebesar 6,828, pendapatan masyarakat sebesar 9,886 dan jumlah kendaraan sebesar 7,783. Nilai VIF ketiga variabel tersebut kurang dari 10. Hasil pengujian menunjukkan tidak terjadi multikolinieritas dalam model empiris yang dibangun, hal ini dapat dilihat pada Lampiran 3.

##### b. Autokorelasi

Autokorelasi terjadi apabila kesalahan pengganggu pada suatu periode tertentu berkorelasi dengan kesalahan pengganggu pada periode lain. Untuk mendeteksi adanya autokorelasi dalam model empiris digunakan uji Dutbin-Watson (DW) dengan tabel uji DW. Dalam analisa ini menggunakan interval



keyakinan  $\alpha = 0,05$ . Hasil dari tabel uji DW didapatkan nilai  $d_l$  dan  $d_u$  sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.

**Tabel 5. Uji Durbin-Watson**

Variabel dependent	n	k	$d_l$	$d_u$	$d_{hitung}$	$4 - d_u$	$4 - d_l$	kesimpulan
X	20	3	1,00	1,66	1,515	2,32	3,00	Ha diterima

Sumber: Lampiran 4

Dengan demikian pada model regresi ini terjadi keragu-raguan adanya autokorelasi. Pada pengujian statistik diatas dapat digolongkan daerah penolakan  $H_0$ , sehingga dikreteriakan belum terjadi autokorelasi (Wibowo, 2000:60). Hasil analisa dapat dilihat pada Lampiran 4.

#### c. Heteroskedastisitas

Untuk mengetahui ada tidaknya heteroskedastisitas digunakan uji gletser. Prosedur yang digunakan dengan membuat model regresi yang melibatkan nilai absolut residual  $|e_i|$ . Perhitungan  $|e_i|$  dapat dilihat pada Lampiran 5. Langkah selanjutnya adalah menguji signifikan parsial dengan uji t dan uji f. Apabila dibandingkan nilai  $t_{hitung}$  dengan nilai  $t_{tabel}$  dapat diketahui bahwa variabel bebas tersebut terletak pada daerah penerimaan  $H_0$  yaitu  $t_{hitung} < t_{\alpha/2}$ . Dengan demikian model regresi tak terjadi heteroskedastisitas.

### 4.3 Pembahasan

Penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung selama triwulan I tahun 1997 sampai dengan triwulan IV tahun 2001 mengalami peningkatan rata-rata sebesar 0,39 % tiap triwulan.

Penerimaan retribusi parkir di Kab. Tulungagung dipengaruhi beberapa variabel, meliputi jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan. Nilai konstanta bertanda negatif sebesar  $-3,1E+08$  menunjukkan bahwa apabila variabel jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan konstan maka penerimaan retribusi parkir mengalami penurunan sebesar  $3,1E+08$ .

Variabel jumlah lokasi operasional parkir juga merupakan variabel yang berpengaruh positif terhadap penerimaan retribusi parkir, sehingga apabila jumlah lokasi operasional parkir mengalami peningkatan maka penerimaan retribusi parkir akan mengalami peningkatan. Sebaliknya, apabila jumlah lokasi operasional parkir mengalami penurunan, maka penerimaan retribusi parkir akan menurun. Hal tersebut ditunjukkan oleh nilai koefisien regresi dari variabel jumlah lokasi operasional parkir bertanda positif sebesar 1479199, berarti apabila terdapat kenaikan jumlah lokasi operasional parkir sebesar 1 unit mengakibatkan terjadinya kenaikan penerimaan retribusi parkir sebesar Rp. 1.479.199,-. Pengaruh jumlah lokasi operasional parkir terhadap penerimaan retribusi parkir terlihat dari pengujian secara parsial yang menunjukkan nilai  $t_{hitung}$  5,765 lebih besar daripada nilai  $t_{tabel}$  1,753, berarti secara parsial faktor jumlah lokasi operasional parkir berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir.

Jumlah petugas parkir mempunyai pengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir. Koefisien regresi dari variabel jumlah petugas parkir bertanda positif sebesar 632011,2 berarti apabila terdapat kenaikan jumlah petugas parkir sebesar satu orang mengakibatkan penerimaan retribusi parkir mengalami penurunan sebesar Rp. 632.011,2,-. Jumlah petugas parkir berpengaruh nyata terlihat dari pengujian secara parsial yang menunjukkan nilai  $t_{hitung}$  2,842 lebih besar daripada nilai  $t_{tabel}$  1,753.

Variabel lain yang berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir adalah pendapatan masyarakat. Hal tersebut ditunjukkan dengan nilai koefisien regresi sebesar 50,680, berarti apabila pendapatan masyarakat meningkat sebesar Rp 1 akan menyebabkan penerimaan retribusi mengalami kenaikan sebesar Rp. 50,680, dalam artian variabel jumlah operasional dan jumlah petugas parkir konstan. Hubungan tersebut diperjelas dengan perhitungan secara parsial yang menunjukkan nilai  $t_{hitung}$  2,460 berada pada daerah penolakan  $H_0$ .

Demikian juga variabel jumlah kendaraan berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir. Hal tersebut ditunjukkan dengan nilai koefisien regresi sebesar 1989,804, berarti apabila jumlah kendaraan meningkat sebesar 1 unit akan menyebabkan penerimaan retribusi mengalami kenaikan sebesar Rp.



1.989,- dalam artian variabel jumlah operasional , jumlah petugas parkir dan pendapatan masyarakat konstan. Hubungan tersebut diperjelas dengan perhitungan secara parsial yang menunjukkan nilai  $t_{hitung}$  4,841 berada pada daerah penolakan  $H_0$ .

Selain hal tersebut, hasil pengujian secara simultan memberikan gambaran adanya pengaruh nyata dari jumlah lokasi operasional, Jumlah petugas parkir, pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan terhadap penerimaan retribusi parkir, yang ditunjukkan oleh nilai  $F_{hitung}$  sebesar 68,614 lebih besar dari pada nilai  $F_{tabel}$  sebesar 2,87. Kenyataan ini didukung oleh nilai koefisien determinasi sebesar 0,934. Koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui variasi penerimaan retribusi parkir yang ditentukan oleh variasi jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir dan pendapatan masyarakat. Koefisien determinasi sebesar 0,934 menunjukkan bahwa 93,4% variasi penerimaan retribusi parkir ditentukan oleh variasi jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir dan pendapatan masyarakat, sedangkan sisanya sebesar 16,6 % dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak tercantum dalam model.

Berdasarkan analisa diatas, untuk menambah penerimaan retribusi parkir perlu penambahan lokasi operasional parkir, petugas parkir yang melayani pengguna jasa parkir, pendapatan masyarakat yang semakin meningkat dan penambahan jumlah kendaraan di Kabupaten Tulungagung.

## V. KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Dari analisa regresi linier berganda yang telah dilakukan pada faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung tahun 1997.I – 2001.IV dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. variabel jumlah lokasi operasional parkir berpengaruh nyata sebesar 1479199 terhadap penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung . Berarti apabila terdapat kenaikan jumlah lokasi operasional parkir sebesar satu unit mengakibatkan peningkatan penerimaan retribusi parkir sebesar Rp. 1.479.199,- sedangkan variabel jumlah petugas parkir berpengaruh nyata sebesar 632011,2 terhadap penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung. Berarti apabila terdapat kenaikan jumlah petugas parkir sebesar satu orang mengakibatkan penambahan penerimaan retribusi parkir sebesar Rp. 632.011,2,-. Selain itu variabel pendapatan masyarakat berpengaruh nyata sebesar 50,680 terhadap penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung, berarti apabila terdapat kenaikan pendapatan masyarakat sebesar satu rupiah mengakibatkan peningkatan penerimaan retribusi parkir sebesar Rp. 50.680,-. Demikian pula jumlah kendaraan berpengaruh nyata sebesar 1989,804 terhadap penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Tulungagung . Berarti apabila terdapat kenaikan jumlah kendaraan sebesar satu unit mengakibatkan peningkatan penerimaan retribusi parkir sebesar Rp. 1989,- ;
2. pada pengujian secara simultan uji F menunjukkan  $F_{hitung}$  sebesar 68,614 sedangkan  $F_{tabel}$  pada tingkat keyakinan 95% sebesar 2,87 berarti secara simultan variabel jumlah lokasi operasional parkir, jumlah petugas parkir dan pendapatan masyarakat mempunyai pengaruh terhadap variasi penerimaan retribusi parkir, karena  $F_{hitung}$  lebih besar daripada  $F_{tabel}$ .



DAFTAR PUSTAKA

- Bawazier, 1996. *Dampak Pungutan Terhadap Ekonomi Biaya Tinggi*. Bina Rena  
Pariwara: Jakarta.
- Dajan, Anto, 1993. *Pengantar Metode Statistik II*. Jakarta: LP3ES.
- Diulio, Eugene, 1994. *Teori Makro Ekonomi : teori dan soal-soal*. Jakarta:  
Erlangga.
- Devas, Marlis, 1989. *Keuangan Pemerintah Daerah di Indonesia*. Jakarta: UI  
Press.
- \_\_\_\_\_, 1998. *GBHN*. Solo: Pabelan.
- \_\_\_\_\_, 2000. *Statistik Keuangan Pemerintah Daerah Tingkat II Tahun  
Anggaran 1997/1998-1998/1999*. BPS: Jakarta.
- Gujarati, Damodar, 1991. *Ekonometrika Dasar*. Jakarta: Erlangga.
- Gunawan, 1987. *Ekonomi produksi*. Karunia: Jakarta.
- Insukirno, 1997. *Ekonomi Uang dan Bank*. BPFE UGM. Yogyakarta.
- Kaho, 1991. *Analisa Hubungan Pemerintah Pusat dan Daerah di Indonesia*.  
Jakarta: Rineka Cipta.
- ....., 1995. *Prospek Otoda di Negara Republik Indonesia: Identifikasi Beberapa  
Faktor yang Mempengaruhi Penyelenggaraannya*. Jakarta: Raja  
Grafindo Persada.
- Kunarjo, 1996. *Perencanaan dan Pembiayaan Pambangunan*. Jakarta:  
Universitas Indonesia.
- Mamesah, D. J, 1995. *Sistem Administrasi Keuangan Daerah*. Jakarta: Gramedia  
Pustakatama.
- Mardelis, 1999. *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta: Bumi  
Aksara.
- Marsono, 1999. *Himpunan Peraturan tentang Pemerintah Daerah*. Jakarta:  
Djambatan.

- Muchsin, Muchamad, 1999. *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Rtribusi Parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto Tahun 1990/1991-1998/1999*. Skripsi Tidak Dipublikasikan. Jember: Fakultas Ekonomi Universitas Jember.
- Nasution, 1997. *Teori Ekonomi Makro Pendekatan pada Perekonomian Indonesia*. Djambatan: Jakarta.
- Sarwedi, 1989. *Peranan Penerimaan Retribusi terhadap Pembangunan Selama Pelita IV di Kabupaten Jember*. Jember: Pusat Penelitian Fakultas Ekonomi Universitas Jember.
- Soediyono, 1981. *Ekonomi Makro Analisis IS-LM dan Permintaan-Penawaran Agregatif*. Liberty: Yogyakarta.
- Soetrisno, P. 1986. *Dasar-dasar Ilmu Keuangan Daerah*. Yogyakarta: BPFE-UGM.
- Sudarman. 1997. *Teori ekonomi Mikro I*. BPFE:Yogyakarta.
- Suparmoko, 1986. *Keuangan Negara Dalam Teori dan Praktek*. BPFE-UGM : Yogyakarta.
- Supranto, J, 1993. *Metode Ramalan Kuantitatif : Untuk Perencanaan Ekonomi dan Bisnis*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Supriatna, 1993. *Sistem Administrasi Pemerintah di Daerah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Wibowo, Rudi, 2000. *Ekonometrika Analisis Data Parametik*. Jember: Fakultas Pertanian Universitas Jember.
- Widjaja, A, dkk, 1995. *Tanya Jawab Perpajakan Baru Indonesia*. Jakarta: Harvarindo.



**Data Penerimaan Retribusi Parkir dan Faktor – Faktor Yang Mempengaruhinya**

Tahun	Penerimaan Retribusi Parkir ( Y )	Jumlah Lokasi Operasional Parkir ( X1)	Jumlah Petugas Parkir ( X2 )	Pendapatan Masyarakat ( X3 )	Jumlah Kendaraan ( X4)
1997 I	47406472	149	155	303663	26005
II	48052157	150	156	320402	26665
III	48697843	151	156	337140	27325
IV	49343528	153	157	353879	27985
1998 I	59555461	157	167	361217	28294
II	64027645	158	169	486397	28879
III	68499830	161	173	531432	29465
IV	72972014	165	176	576468	30050
1999 I	66746964	156	171	538184	31526
II	66940255	156	171	549891	32468
III	67133545	157	172	561599	33409
IV	67326836	157	172	573306	34352
2000 I	72375231	159	176	588081	33477
II	54580794	153	162	558850	33692
III	51021906	150	160	512530	33907
IV	47463019	150	155	502885	34122
2001 I	66345116	156	156	533870	37091
II	71762622	159	160	549550	38407
III	77180128	159	160	565230	39724
IV	82597634	160	162	580910	41041

Sumber : Dinas Perhubungan dan BPS Kabupaten Tulungagung Tahun 2001

Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
penerimaan retribusi parkir	6.3E+07	10948266.60	20
jumlah lokasi operasional parkir	155.80	4.32	20
jumlah petugas parkir	164.30	7.56	20
pendapatan masyarakat	494274.20	98196.84	20
jumlah kendaraan	32394.20	4367.86	20

Correlations

Pearson Correlation	penerimaan retribusi parkir	jumlah lokasi operasional parkir	jumlah petugas parkir	pendapatan masyarakat	jumlah kendaraan
	1.000	.889	.584	.760	.655
		1.000	.714	.640	.358
			1.000	.563	-.017
				1.000	.749
					1.000
Sig. (1-tailed)	penerimaan retribusi parkir	jumlah lokasi operasional parkir	jumlah petugas parkir	pendapatan masyarakat	jumlah kendaraan
	.000	.000	.003	.000	.001
		.003	.000	.001	.061
			.005	.005	.471
				.000	.000
N	penerimaan retribusi parkir	jumlah lokasi operasional parkir	jumlah petugas parkir	pendapatan masyarakat	jumlah kendaraan
	20	20	20	20	20
		20	20	20	20
			20	20	20
				20	20
					20



Variables Entered/Removed<sup>b</sup>

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	jumlah kendaraan, jumlah petugas parkir, jumlah lokasi operasional parkir, pendapatan masyarakat		Enter

- a. All requested variables entered.
- b. Dependent Variable: penerimaan retribusi parkir

Model Summary<sup>b</sup>

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics			Durbin-Watson		
					R Square Change	F Change	df1		df2	Sig. F Change
1	.974 <sup>a</sup>	.948	.934	2804995.38	.948	68.614	4	15	.000	1.515

- a. Predictors: (Constant), jumlah kendaraan, jumlah petugas parkir, jumlah lokasi operasional parkir, pendapatan masyarakat
- b. Dependent Variable: penerimaan retribusi parkir

ANOVA<sup>b</sup>

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	2.16E+15	4	5.399E+14	68.614	.000 <sup>a</sup>
Residual	1.18E+14	15	7.868E+12		
Total	2.28E+15	19			

a. Predictors: (Constant), jumlah kendaraan, jumlah petugas parkir, jumlah lokasi operasional parkir, pendapatan masyarakat

b. Dependent Variable: penerimaan retribusi parkir

Coefficients<sup>a</sup>

Model	Unstandardized Coefficients		Std. Error	Standardized Coefficients	Beta	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
	B							Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	-3.E+08	3.E+07			-9.479	.000	-4.E+08	-2.4E+08						
	jumlah lokasi operasional parkir	1.E+06	256576	.584	.584	5.765	.000	932321.2	2026078	.889	.830	.339	.336	2.972	
	jumlah petugas parkir	632011	222388	.436	.436	2.842	.012	158002.8	1106019	.584	.592	.167	.146	6.828	
	pendapatan masyarakat	50.680	20.605	.455	.455	2.460	.027	94.598	6.762	.760	.536	.145	.101	9.886	
	jumlah kendaraan	1989.80	411.021	.794	.794	4.841	.000	1113.732	2865.875	.655	.781	.285	.128	7.783	

a. Dependent Variable: penerimaan retribusi parkir



**Collinearity Diagnostics<sup>a</sup>**

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions				
				(Constant)	jumlah lokasi operasional parkir	jumlah petugas parkir	pendapatan masyarakat	jumlah kendaraan
1	1	4.967	1.000	.00	.00	.00	.00	.00
	2	2.613E-02	13.787	.00	.00	.00	.08	.01
	3	6.926E-03	26.778	.00	.00	.01	.11	.20
	4	2.296E-04	147.065	1.00	.20	.16	.46	.27
	5	1.563E-04	178.280	.00	.80	.83	.35	.52

a. Dependent Variable: penerimaan retribusi parkir

**Residuals Statistics<sup>a</sup>**

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	4.4E+07	8.0E+07	6.3E+07	10660814.38	20
Residual	-5012219	3894339	2.42E-08	2492303.80	20
Std. Predicted Value	-1.781	1.648	.000	1.000	20
Std. Residual	-1.787	1.388	.000	.889	20

a. Dependent Variable: penerimaan retribusi parkir

Uji Multikolinieritas

Coefficients

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	% Confidence Interval for		Correlations			Collinearity Statistics			
	B	Std. Error				Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF		
1	3.1E+08	3.3E+07		-9.479	.000	381182445	241228505							
	jumlah lokasi operasional parkir	1479199	56575.7	.584	5.765	332321.234	26077.538	.889	.830	.339	.336	2.972		
	jumlah petugas parkir	32011.2	22387.8	.436	2.842	158002.837	106019.486	.584	.592	.167	.146	6.828		
	pendapatan masyarakat	50.680	20.605	.455	2.460	94.598	6.762	.760	.536	.145	.101	9.886		
	jumlah kendaraan	989.804	411.021	.794	4.841	1113.732	2865.875	.655	.781	.285	.128	7.783		

a. Dependent Variable: penerimaan retribusi parkir



Uji Autokorelasi

Model Summary<sup>b</sup>

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				Durbin-Watson	
					R Square Change	F Change	df1	df2		Sig. F Change
1	.974 <sup>a</sup>	.948	.934	2804995.38	.948	68.614	4	15	.000	1.515

52

a. Predictors: (Constant), jumlah kendaraan, jumlah petugas parkir, jumlah lokasi operasional parkir, pendapatan masyarakat

b. Dependent Variable: penerimaan retribusi parkir

Uji Heteroskedastisitas

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Unstandardized Residual	2.42E-08	2492303.800	20
jumlah lokasi operasional parkir	155.80	4.32	20
jumlah petugas parkir	164.30	7.56	20
pendapatan masyarakat	494274.20	98196.84	20
jumlah kendaraan	32394.20	4367.86	20

Correlations

Pearson Correlation	Unstandardized Residual	jumlah lokasi operasional parkir	jumlah petugas parkir	pendapatan masyarakat	jumlah kendaraan
Unstandardized Residual	1.000	.000	.000	.000	.000
jumlah lokasi operasional parkir	.000	1.000	.714	.640	.358
jumlah petugas parkir	.000	.714	1.000	.563	-.017
pendapatan masyarakat	.000	.640	.563	1.000	.749
jumlah kendaraan	.000	.358	-.017	.749	1.000
Sig. (1-tailed)					
Unstandardized Residual		.500	.500	.500	.500
jumlah lokasi operasional parkir	.500		.000	.001	.061
jumlah petugas parkir	.500	.000		.005	.471
pendapatan masyarakat	.500	.001	.005		.000
jumlah kendaraan	.500	.061	.471	.000	
N	20	20	20	20	20
jumlah lokasi operasional parkir	20		20	20	20
jumlah petugas parkir	20	20		20	20
pendapatan masyarakat	20	20	20		20
jumlah kendaraan	20	20	20	20	



**Variables Entered/Removed<sup>d</sup>**

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	jumlah kendaraan, jumlah petugas parkir, jumlah lokasi operasi al parkir, pendapatan masyarakat		Enter

- a. All requested variables entered.
- b. Dependent Variable: Unstandardized Residual

**Model Summary<sup>d</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				Durbin-Watson	
					R Square Change	F Change	df1	df2		Sig. F Change
1	.000 <sup>a</sup>	.000	-.267	2804995.38	.000	.000	4	15	1.000	1.515

- a. Predictors: (Constant), jumlah kendaraan, jumlah petugas parkir, jumlah lokasi operasi al parkir, pendapatan masyarakat
- b. Dependent Variable: Unstandardized Residual





**Collinearity Diagnostics**

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions				
				(Constant)	jumlah lokasi operasional parkir	jumlah petugas parkir	pendapatan masyarakat	jumlah kendaraan
1	1	4.967	1.000	.00	.00	.00	.00	.00
	2	2.613E-02	13.787	.00	.00	.00	.08	.01
	3	6.926E-03	26.778	.00	.00	.01	.11	.20
	4	2.296E-04	147.065	1.00	.20	.16	.46	.27
	5	1.563E-04	178.280	.00	.80	.83	.35	.52

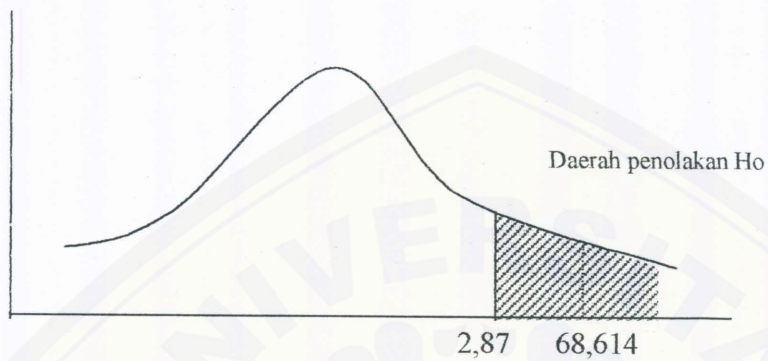
a. Dependent Variable: Unstandardized Residual

**Residuals Statistics<sup>a</sup>**

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	2.42E-08	2.42E-08	2.42E-08	.0000000	20
Residual	-5012219	3894339	.0000000	2492303.800	20
Std. Predicted Value	.000	.000	.000	.000	20
Std. Residual	-1.787	1.388	.000	.889	20

a. Dependent Variable: Unstandardized Residual

Lampiran 6

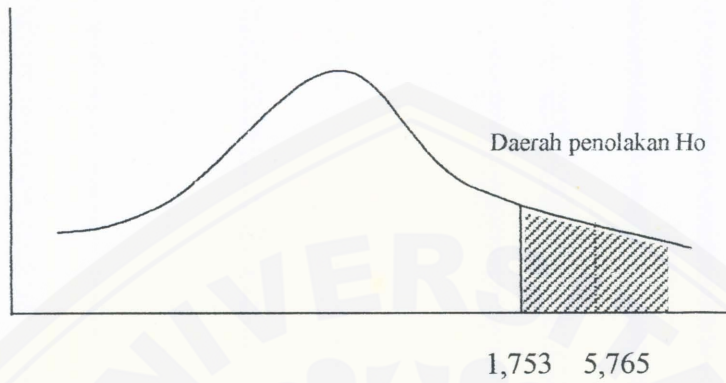


Gambar 5: Variabel Jumlah Lokasi Operasional Parkir, Jumlah Petugas Parkir, Pendapatan Masyarakat Dan Jumlah Kendaraan Melalui Uji F pada Tingkat Keyakinan 95 %

Sumber : Lampiran 2

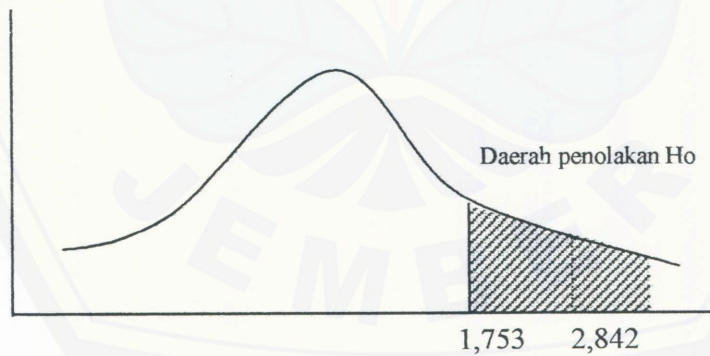


Lampiran 7



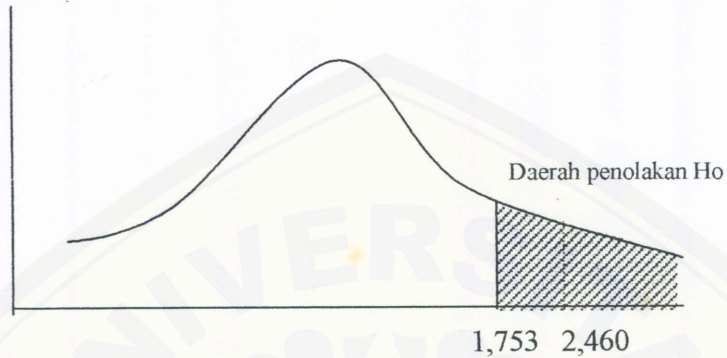
Gambar 6: Variabel Jumlah Lokasi Operasional Parkir Melalui Uji T pada Tingkat Keyakinan 95 %

Sumber : Lampiran 2



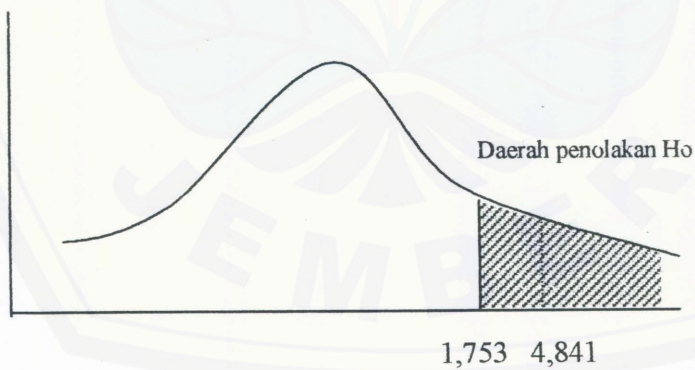
Gambar 7: Variabel Jumlah Petugas Parkir Melalui Uji T pada Tingkat Keyakinan 95 %

Sumber : Lampiran 2



Gambar 8: Variabel Pendapatan Masyarakat Melalui Uji T pada Tingkat Keyakinan 95 %

Sumber : Lampiran 2



Gambar 9: Variabel Jumlah Kendaraan Melalui Uji T pada Tingkat Keyakinan 95 %

Sumber : Lampiran 2

