

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
PENERIMAAN RETRIBUSI PARKIR DI KOTAMADYA
DATI II MOJOKERTO**

SKRIPSI



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

S
336.1
MUK
a
e.1

Oleh

Asal	•	Hadiah Pembelian	KLASS
Terima	:	Tgl	339.2
29 APR 1999			MUK
971'99 7248.1 Ehs			a

Muchamad Mukdin
NIM : 9408101002/SP

e.1

**FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS JEMBER
1999**



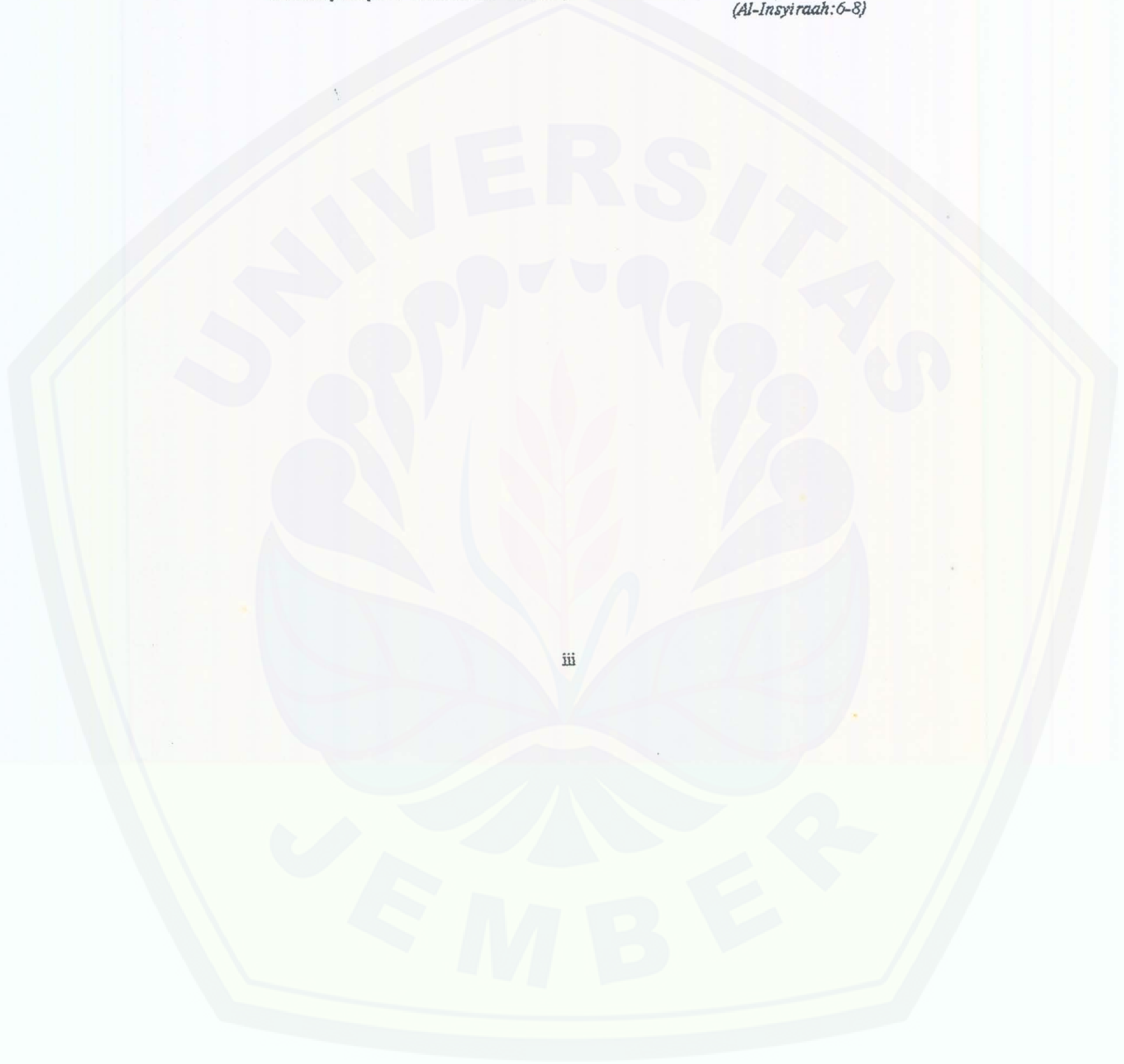
MOTTO

- Adalah suatu kebodohan dalam diri seseorang yang membuatnya memperhatikan kesalahan-kesalahan orang lain dan tidak melihat apa yang tersembunyi tentang kesalahannya sendiri.

(Ghurur Al-Hikam, 559)

- Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. Maka apabila kamu telah selesai dari (suatu urusan) kerjakan dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain. Dan hanya kepada Tuhanmulah hendaknya kamu berharap.

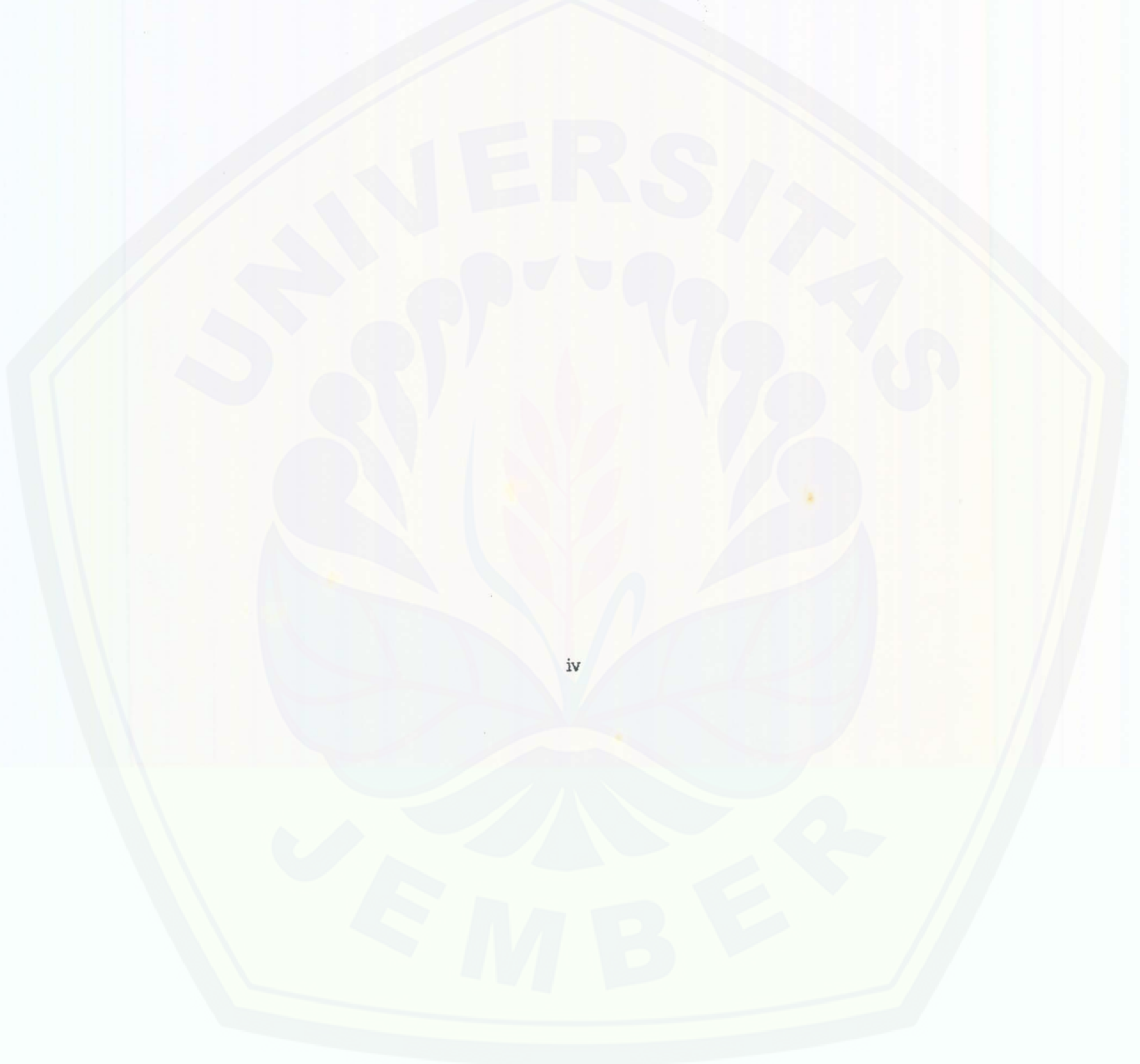
(Al-Insyiraah:6-8)



HALAMAN PERSEMBAHAN

Karya ini kupersembahkan
dengan sepenuh ketulusan-hati
teruntuk:

- Yang terhormat dan yang tercinta Ayahanda Abu Amin dan Ibunda Juariyah yang selalu memberikan kasih sayangnya segenap doa, keringat dan air matanya demi kesuksesan perjalanan hidup penulis
- Agama, bangsa dan negara tercinta
- Almamaterku yang kubanggakan



KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penyusunan skripsi ini yang berjudul "Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Parkir Di Kotamadya Dati II Mojokerto", dapat diselesaikan.

Penulisan skripsi ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Jember. Di samping itu, penulisan skripsi ini merupakan curahan pengetahuan dan pengalaman penulis yang diperoleh selama perkuliahan sebagai bekal yang sangat berharga bagi penulis untuk masa yang akan datang.

Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini berkat bantuan dan dorongan berbagai pihak. Dalam kesempatan yang baik ini dengan segala kerendahan hati, penulis sampaikan rasa terima kasih yang tulus kepada yang terhormat:

1. Ibu Dra. Ken Darsawarti dan Bapak Drs. Zaimuri, M.Si, selaku dosen pembimbing yang telah banyak memberikan bimbingan, koreksi, masukan dan petunjuk yang sangat berharga selama penulisan skripsi ini;
2. Dekan dan staf pengajar Fakultas Ekonomi Universitas Jember yang telah memberikan bekal ilmu kepada penulis selama belajar di Fakultas Ekonomi Universitas Jember;
3. Bapak Sholeh selaku staf pembukuan di Dipenda Kotamadya Dati II Mojokerto dan Bapak Tatok Yulianto selaku staf Sub Seksi Perparkiran di DLLAJD Kotamadya Dati II Mojokerto yang telah membantu dan memberikan data-data kepada penulis sampai terselesainya skripsi ini;
4. Kedua orang tua dan segenap keluarga yang selalu memberi motivasi kepada penulis;
5. Sahabat-sahabat ku seperjuangan sebagai penggerak rasa kebersamaan

6. Teman-teman Pengurus KMA-PBS Universitas Jember
7. Teman-teman yang tergabung dalam Gang 658, Heru, Halimy, Febri, Ery, Sony dan Arief; dan
8. Semua pihak yang telah membantu penyelesaian penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Penulis hanya bisa berharap semoga kebaikan dan kemurahan hati beliau-beliau tersebut di atas mendapat balasan dari Allah SWT. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih terdapat kekurangan-kekurangan. Untuk itu saran dan kritik yang membangun dari semua pihak akan penulis terima dengan senang hati.

Jember, Maret 1999

Penulis

DAFTAR ISI

	halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN MOTTO.....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR BAGAN.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I : PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	6
1.4 Hipotesis.....	7
1.5 Metode Penelitian	7
1.6 Definisi Operasional.....	12
BAB II : GAMBARAN UMUM DAERAH PENELITIAN	
2.1 Fungsi Kotamadya Dati II Mojokerto.....	13
2.2 Penyelenggaraan Parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto.....	14
2.3 Dasar Hukum Ketentuan Retribusi Parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto.....	17
2.4 Ketentuan Tarif Retribusi Parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto.....	18

2.5 Perkembangan Penerimaan Retribusi Parkirdi Kotamadya Dati II Mojokerto.....	20
2.6 Bidang Transportasi	
2.6.1 Sarana Transportasi.....	21
2.6.2 Kondisi Prasarana Transportasi.....	22
BAB III : LANDASAN TEORI	
3.1 Penerimaan Pemerintah.....	24
3.2 Keuangan Daerah.....	26
3.3 Retribusi Daerah	28
3.4 Retribusi Parkir.....	31
3.5 Transportasi	32
BAB IV : ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN	
4.1 Analisis Hasil Regresi.....	34
4.2 Uji Ekonomi	34
4.3 Pengujian Statistik (First Order Test)	36
4.4 Pengujian Asumsi Model Klasik (Second Order Test)	38
4.5 Pembahasan	40
BAB V : SIMPULAN DAN SARAN	
5.1 Simpulan.....	46
5.2 Saran.....	47
DAFTAR PUSTAKA.....	48
LAMPIRAN.....	50

DAFTAR TABEL

	halaman
Tabel 1 : Realisasi Penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kotamadya Dati II Mojokerto Selama Tahun 1993/1994 Sampai dengan Tahun 1997/1998.....	4
Tabel 2 : Jumlah Personel Parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto Sampai Bulan Maret Tahun 1998.....	15
Tabel 3 : Perkembangan dan Kontribusi Penerimaan Retribusi Parkir Terhadap Penerimaan Retribusi Daerah di Kotamadya Dati II Mojokerto Selama Tahun 1993/1994 Sampai dengan Tahun 1997/1998.....	20
Tabel 4 : Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan di Kotamadya Dati II Mojokerto dan Kabupaten Dati II Mojokerto Selama Tahun 1993 - 1997 (dalam unit).....	21
Tabel 5 : Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan, Kondisi dan Kelas Jalan di Kotamadya Dati II Mojokerto Selama Tahun 1995 - 1997 (dalam km).....	22
Tabel 6 : Perbandingan t_{hitung} dan t_{tabel} Berdasarkan Analisis Regresi Pada Tingkat Keyakinan 95%.....	36
Tabel 7 : Hasil Regresi Antara 2 Variabel Bebas dengan Menjadikan Salah Satunya Sebagai Variabel Terikat.....	38
Tabel 8 : Nilai t_{hitung} Berdasarkan Uji Park Pada Tingkat Keyakinan 95%.....	40

DAFTAR BAGAN

	halaman
Bagan 1 : Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Kotamadya Dati II Mojokerto.....	16



DAFTAR GAMBAR

	halaman
Gambar 1 : Variabel Jumlah Sepeda Motor yang Diparkir, Jumlah Mobil Penumpang yang Diparkir dan Jumlah Mobil Barang yang Diparkir Melalui Uji F - Test Pada Tingkat Keyakinan 95%.....	36
Gambar 2 : Variabel Jumlah Sepeda Motor yang Diparkir Melalui Uji t - Test Pada Tingkat Keyakinan 95%.....	37
Gambar 3 : Variabel Jumlah Mobil Penumpang yang Diparkir Melalui Uji t - Test Pada Tingkat Keyakinan 95%.....	37
Gambar 4 : Variabel Jumlah Sepeda Motor yang Diparkir Melalui Uji t - Test Pada Tingkat Keyakinan 95%.....	38
Gambar 5 : Pengujian Terhadap Kemungkinan Adanya Autokorelasi Dalam Model Regresi Melalui Uji Durbin-Watson Dengan $k=3$, $n=14$ dan $\alpha=5\%$	39
Gambar 6 : Pengujian Terhadap Kemungkinan Adanya Heteroskedastisitas Dalam Model Regresi Melalui Uji Park Pada Tingkat Keyakinan 95%.....	40

DAFTAR LAMPIRAN

	halaman
Lampiran 1 : Jumlah Penerimaan Retribusi Parkir, Jumlah Sepeda Motor yang Diparkir, Jumlah Mobil Penumpang yang Diparkir dan Jumlah Mobil Barang yang Diparkir Di Kotamadya Mojokerto Selama Triwulan I Tahun 1995/1996 Sampai dengan Triwulan II Tahun 1998/1999.....	50
Lampiran 2 : Pengujian Kemungkinan Adanya Multikolinieritas Terhadap Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Parkir Di Kotamadya Mojokerto.....	51
Lampiran 3 : Hasil Persamaan Regresi Berganda Serta Pengujian Kemungkinan Adanya Autokorelasi Melalui Uji Durbin - Watson Terhadap Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Parkir Di Kotamadya Mojokerto.....	54
Lampiran 4 : Pengujian Kemungkinan Adanya Heteroskedastisitas Melalui Uji Park Terhadap Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Parkir Di Kotamadya Mojokerto.....	56

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan ekonomi yang dilaksanakan pemerintah daerah jelas mengacu pada kebijaksanaan ekonomi makro yang dilakukan oleh pemerintah pusat. Hasil pembangunan daerah yang dilakukan oleh 27 propinsi jelas terdapat perbedaan pertumbuhan maupun kecepatan pembangunan ekonomi daerahnya. Kondisi tersebut diakibatkan oleh berbagai sebab, baik dari perjalanan maupun arah kebijaksanaan perekonomian daerah yang dilaksanakan di wilayahnya, misalnya usaha restriktif atau keterbukaan dalam investasi, modal dan pengembangan tenaga kerja. Di samping hal tersebut, kondisi alam dan budaya juga berpengaruh terhadap percepatan perubahan pertumbuhan perekonomian daerah. (Departemen Dalam Negeri, 1997:2).

Mengingat potensi yang terdapat di masing-masing daerah sangat bervariasi, maka daerah mempunyai hak untuk menyusun rencana pembangunan yang komprehensif di wilayahnya. Rencana pembangunan daerah tersebut mencakup seluruh permasalahan yang telah diprioritaskan, baik yang bersifat jangka pendek maupun jangka panjang. Penggalan sumber-sumber keuangan yang akan digarap di lingkungan masing-masing juga merupakan salah satu bagian dari rencana pembangunan daerah tersebut.

Masalah penerimaan daerah merupakan persoalan yang cukup kompleks. Hal ini karena kemampuan menghasilkan penerimaan sendiri terkait langsung dengan otonomi daerah yang bersangkutan dan kemampuan untuk melaksanakan pembangunan sosial ekonomi. Permasalahan-permasalahan itu kemudian bermuara pada dua faktor penting, yakni pemerintah daerah tidak mempunyai kemampuan untuk menggali penerimaan daerah dan kemampuan untuk meningkatkan penerimaan daerah relatif lemah, sehingga daerah sulit untuk dapat mengembangkan potensi daerah dan potensi kreativitas birokrasi. Fakta menunjukkan bahwa banyak Daerah Tingkat II mengalami ketergantungan keuangan terhadap pemerintah pusat. Faktor penyebab ketergantungan

tersebut meliputi kurang berperannya perusahaan daerah sebagai sumber pendapatan penerimaan daerah, tingginya derajat sentralisasi dalam bidang perpajakan dan pajak daerah tidak dapat diandalkan sebagai sumber penerimaan daerah. (Mochtar Mas'ood 1997:237).

Penerimaan daerah seharusnya secara seimbang terdiri dari 3 komponen utama yang terdiri dari pendapatan asli daerah, pendapatan yang berasal dari pemerintah pusat dan pendapatan lain-lain yang sah, tetapi komponen pendapatan asli daerah dan bagi hasil masih sangat kecil sehingga penerimaan dari subsidi pemerintah sangat dominan. Menurut Didik J. Rachbini (1996:5) walaupun Daerah Tingkat II mempunyai wewenang untuk memungut pajak daerah dalam rangka pelaksanaan pembangunannya, tetapi hasil pajak daerah tersebut tidak ada artinya jika dibandingkan dengan perkembangan pajak di tingkat pusat, yaitu hanya 2,5% jika dibandingkan dengan penerimaan pajak di tingkat pusat. Hal ini mengakibatkan sumber keuangan Daerah Tingkat II hampir 80% sampai 90% dari total penerimaan daerah berasal dari subsidi, sehingga jika subsidi tersebut mengalami penurunan maka pembangunan daerah akan mengalami kemacetan.

Berkaitan dengan masalah tersebut, dalam rangka kelancaran pelaksanaan pembangunan daerah diperlukan peningkatan prakarsa dan partisipasi seluruh masyarakat. Di samping hal tersebut perlu ditingkatkan pendapatan asli daerah dengan melalui pemungutan yang lebih intensif, wajar dan tertib terhadap sumber-sumber keuangan yang ada dan menggali sumber-sumber keuangan baru yang tidak bertentangan dengan kepentingan nasional serta sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Penggalan sumber dana baru ataupun peningkatan pengelolaan sumber dana yang ada mutlak penting dilaksanakan karena dapat menutup kebutuhan akan biaya kegiatan pembangunan yang selalu meningkat. Hal tersebut sesuai dengan yang dikemukakan oleh Adolf Wagner bahwa adanya kecenderungan peningkatan kegiatan pemerintah menuntut adanya perimbangan dalam penerimaan keuangan pemerintah. (Suparmoko, 1992:24)

Retribusi daerah merupakan salah satu sumber pendapatan yang sangat besar dalam komponen pendapatan asli daerah. Di beberapa Daerah Tingkat II jenis penerimaan tersebut memberikan kontribusi yang lebih besar dibandingkan dengan penerimaan pajak daerah. Hal tersebut karena semakin berkembangnya suatu daerah, maka banyak fasilitas atau jasa yang disediakan pemerintah daerah sehingga banyak jenis retribusi yang dapat digali dan dipungut oleh pemerintah daerah tersebut. Adanya kesempatan menggali penerimaan daerah dari sektor retribusi tersebut perlu mendapat perhatian khusus dari pemerintah daerah. Pengelolaan retribusi daerah yang efisien akan menunjang pendapatan asli daerah, sehingga dapat meningkatkan kemampuan sendiri dalam menghadapi tuntutan pembangunan daerah yang semakin tinggi. Tuntutan tersebut meliputi penyelenggaraan pemerintah daerah yang lebih efisien dan efektif, penyediaan pelayanan umum kepada masyarakat dan pengembangan infrastruktur fisik maupun non fisik untuk memperkuat sektor usaha. (Faisal Basri, 1997:122).

Berdasarkan permasalahan-permasalahan tersebut, maka Kotamadya Dati II Mojokerto dihadapkan pada suatu tantangan untuk dapat melaksanakan pembangunan dengan biaya pembangunan dari sumber-sumber penerimaan yang terdapat di daerahnya, khususnya sumber-sumber penerimaan dari sektor retribusi daerah. Hal tersebut karena sumber penerimaan dari retribusi daerah di Kotamadya Dati II Mojokerto merupakan sumber penerimaan yang cukup besar kontribusinya terhadap pendapatan asli daerah. Kemampuan keuangan Kotamadya Dati II Mojokerto selama tahun 1993/1994 sampai dengan tahun 1997/1998 dapat diketahui lebih jelas pada tabel 1.

Tabel 1: Realisasi Penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kotamadya Dati II Mojokerto Selama Tahun 1993/1994 Sampai dengan Tahun 1997/1998 (dalam rupiah)

Tahun	1993/1994	1994/1995	1995/1996	1996/1997	1997/1998
Keterangan					
Pajak Daerah	335.298.813	397.043.093	600.653.846	835.385.435	1.044.062.675
Retribusi Daerah	1.133.129.704	1.338.348.723	1.481.423.843	1.730.787.013	2.234.344.580
Laba Perusahaan	4.000.000	10.000.000	8.000.000	18.500.000	20.000.000
Pendapatan Lain-Lain	1.273.641.163,53	1.603.891.404	115.893.926	81.039.278	90.358.230,90

Sumber: Dinas Pendapatan Daerah Kotamadya Mojokerto

Tabel 1 menunjukkan pada tahun 1997/1998 retribusi daerah memberikan kontribusi sebesar Rp 2.234.344.580,00 pada penerimaan Pendapatan Asli Daerah Kotamadya Dati II Mojokerto. Hal ini menunjukkan bahwa retribusi daerah memberikan kontribusi sebesar 65,5% terhadap total penerimaan Pendapatan Asli Daerah Kotamadya Dati II Mojokerto, sedangkan kontribusi pajak daerah sebesar 30,81%, laba perusahaan sebesar 0,58% dan pendapatan lain-lain sebesar 2,66%. Besarnya penerimaan retribusi daerah tersebut merupakan suatu potensi sumber dana yang dapat diandalkan untuk pembiayaan pembangunan daerah Kotamadya Dati II Mojokerto karena dari tahun ke tahun mengalami peningkatan, misalnya pada tahun 1997/1998 retribusi daerah meningkat sebesar 29,09% jika dibandingkan dengan tahun 1996/1997.

Perkembangan berbagai sarana transportasi yang tersedia dari yang tradisional sampai dengan yang modern telah mendorong Pemerintah Daerah Kotamadya Dati II Mojokerto untuk melakukan penataan kembali pusat perkotaan dan perbaikan prasarana transportasi, seperti pelebaran jalan dan penataan lahan parkir. Hal tersebut akan dapat membuka kesempatan untuk menggali sumber pendapatan daerah dari sektor retribusi daerah, sehingga penerimaan retribusi daerah dapat mengalami peningkatan. Salah satu retribusi daerah yang dapat digali dan ditingkatkan dari adanya perkembangan berbagai sarana transportasi dan akses pembangunan tersebut adalah retribusi parkir.

Retribusi parkir merupakan sumber pendapatan daerah yang perlu dikelola secara efisien karena penerimaan pendapatan daerah dari jenis retribusi ini sangat elastis terhadap pembangunan daerah. Dampak yang timbul apabila tempat-tempat parkir dikelola dengan profesional, maka akan dapat memberikan manfaat positif bagi lingkungan sekitar, misalnya memberi kepuasan bagi pengguna jasa parkir, kelancaran arus lalu lintas, pencurian kendaraan bermotor lebih sedikit dan memberi kesempatan kerja bagi masyarakat. Di samping itu akan berdampak positif pada keuangan daerah Kotamadya Dati II Mojokerto, khususnya terhadap peningkatan penerimaan pendapatan asli daerah.

Perkembangan pembangunan di Kotamadya Dati II Mojokerto mengakibatkan berbagai aspek aktivitas kehidupan masyarakat mengalami peningkatan. Pada kenyataannya adanya peningkatan kegiatan masyarakat dari keberhasilan pembangunan tersebut sangat membutuhkan berbagai sarana dan prasarana guna menunjang mobilitas masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Salah satu sarana yang sangat penting tersebut adalah sarana transportasi yang berupa kendaraan bermotor baik roda dua atau lebih. Dengan demikian kebutuhan terhadap penggunaan kendaraan akan ikut meningkat. Peningkatan penggunaan kendaraan bermotor yang semakin tinggi akan mengakibatkan arus kendaraan bermotor juga ikut meningkat. Demi kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas, maka membutuhkan prasarana tempat-tempat parkir kendaraan. Hal ini tentu akan berpengaruh pada penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto. Menurut I Ketut Suarka (1981:40) dalam penelitiannya yang berjudul "Peranan Parkir Terhadap APBD Rutin Dan Pembangunan Daerah Tingkat II Badung", menyatakan bahwa penerimaan retribusi parkir di Daerah Tingkat II Badung selalu mengalami peningkatan dari tahun ke tahun seiring dengan pertambahan jumlah penduduk yang diimbangi dengan pertambahan jumlah kendaraan bermotor yang semakin meningkat. Di samping hal tersebut adanya pertambahan luas lahan parkir akibat dari bertambahnya jumlah kendaraan akan mengakibatkan penerimaan retribusi parkir mengalami peningkatan. Melihat kondisi Kotamadya

Dati II Mojokerto yang tidak jauh berbeda dengan Daerah Tingkat II Badung, maka penulis mencoba untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, maka perumusan masalah yang timbul adalah seberapa besar pengaruh jumlah sepeda motor yang diparkir, jumlah mobil penumpang yang diparkir dan jumlah mobil barang yang diparkir terhadap penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto.

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan diadakan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui besarnya pengaruh jumlah sepeda motor yang diparkir terhadap penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto.
2. Untuk mengetahui besarnya pengaruh jumlah mobil penumpang yang diparkir terhadap penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto.
3. Untuk mengetahui besarnya pengaruh jumlah mobil barang yang diparkir terhadap penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini adalah:

1. Sebagai bahan pertimbangan dan informasi bagi aparaturnya Pemerintah Daerah Kotamadya Dati II Mojokerto dalam menentukan target penerimaan pendapatan asli daerah, khususnya penerimaan yang berasal dari retribusi parkir.
2. Sebagai bahan perbandingan dan data pelengkap yang dapat mendukung kegiatan penelitian lain yang masih ada hubungan dengan penelitian ini.



WILIK PERPUSTAKAAN
UNIVERSITAS JEMBER

JEMBER

1.4 Hipotesis

Hipotesis yang timbul dari penelitian ini adalah:

1. Diduga jumlah sepeda motor yang diparkir berpengaruh positif terhadap penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto.
2. Diduga jumlah mobil penumpang yang diparkir berpengaruh positif terhadap penerimaan retribusi di Kotamadya Dati II Mojokerto.
3. Diduga jumlah mobil barang yang diparkir berpengaruh positif terhadap penerimaan retribusi di Kotamadya Dati II Mojokerto.

1.5 Metode Penelitian

1.5.1 Daerah Penelitian

Penentuan daerah penelitian ini dilakukan secara sengaja di Kotamadya Dati II Mojokerto dengan pertimbangan bahwa Kotamadya Dati II Mojokerto dalam konteks transportasi regional mempunyai letak strategis karena dihubungkan oleh Jalan Arteri Primer antara Surabaya - Mojokerto - Jombang - Kediri dan Jalan Kolektor Primer yang menghubungkan Mojokerto - Mojosari - Gempol. Kondisi ini dapat mempengaruhi tingkat penggunaan dan pelayanan jasa perparkiran di wilayah Kotamadya Dati II Mojokerto.

1.5.2 Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data sekunder yang berupa data time series. Data Sekunder adalah data yang diperoleh dengan cara mencatat data yang terdapat dalam dokumen-dokumen instansi yang terkait dalam penelitian ini, seperti data yang diperoleh dari Laporan Rekapitulasi Penerimaan Pendapatan Daerah di Dipenda, Buku Pembukuan di DLLAJD dan Kotamadya Mojokerto Dalam Angka di Kantor Statistik Kotamadya Dati II Mojokerto. Data time series yang digunakan berupa data triwulan selama tahun 1995/1996 triwulan I sampai dengan tahun 1998/1999 triwulan II.

1.5.3 Metode Analisis Data

Obyek retribusi parkir adalah jasa parkir kendaraan. Dalam pengamatan jenis kendaraan sepeda motor, mobil penumpang dan mobil barang mendominasi dalam penggunaan tempat parkir, sehingga faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto dapat dinyatakan dalam hubungan fungsi sebagai berikut.

$$Y = f(X_1, X_2, X_3)$$

dimana:

Y = penerimaan retribusi parkir

X₁ = jumlah sepeda motor yang diparkir

X₂ = jumlah mobil penumpang yang diparkir

X₃ = jumlah mobil barang yang diparkir

Bentuk persamaan fungsi penerimaan retribusi parkir tersebut sebagai berikut.

$$Y = aX_1^{b_1} X_2^{b_2} X_3^{b_3} e$$

Dengan transformasi logaritma persamaan fungsi penerimaan retribusi parkir tersebut diubah dalam model persamaan regresi linear berganda sebagai berikut. (Aris Ananta, 1987:53).

$$\log Y = \log a + b_1 \log X_1 + b_2 \log X_2 + b_3 \log X_3 + \log e$$

dimana:

Y = penerimaan retribusi parkir

X₁ = jumlah sepeda motor yang diparkir

X₂ = jumlah mobil penumpang yang diparkir

X₃ = jumlah mobil barang yang diparkir

b₁, b₂, b₃ = koefisien regresi variabel bebas

a = konstanta

e = variabel pengganggu

Selanjutnya untuk memperoleh keyakinan terhadap hasil penelitian dilakukan pengujian terhadap masing-masing variabel, meliputi:

1. Uji Ekonomi

Pada tahap ini secara garis besar hanya memperhatikan tanda dan besarnya koefisien regresi variabel yang digunakan.

2. Pengujian Statistik (First Order Test)

2.1 Pengujian Secara Simultan (F - Test)

Untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara bersama-sama terhadap penerimaan retribusi parkir digunakan rumus sebagai berikut. (Soelistyo, 1982:214)

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

dimana:

R^2 = koefisien determinasi

k = banyaknya sampel

n = banyaknya variabel

Kriteria pengujian:

H_0 : $b_1, b_2, b_3 = 0$, berarti variabel bebas secara simultan tidak ada hubungan dengan variabel terikat

H_a : $b_1, b_2, b_3 \neq 0$, berarti variabel bebas secara simultan ada hubungan dengan variabel terikat

Pengambilan keputusan:

1. Jika $F_{hitung} < F_{tabel}$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak sehingga secara simultan variabel-variabel bebas tidak berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir.
2. Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima sehingga secara simultan variabel-variabel bebas berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir.

2.2 Pengujian Secara Parsial (t - Test)

Untuk mengetahui adanya pengaruh secara parsial dari variabel bebas terhadap penerimaan retribusi parkir digunakan uji t dengan rumus sebagai berikut. (Soelistyo, 1982:212).

$$t_{hitung} = \frac{b'_i}{Sb'_i}$$

dimana:

\hat{b}_i = koefisien regresi

$SB_{\hat{b}_i}$ = standart deviasi dari b_i (standart error)

Kreteria pengujian:

$H_0 : b_i = 0$, berarti variabel bebas secara parsial tidak berpengaruh terhadap variabel terikat

$H_a : b_i > 0$, berarti variabel bebas secara parsial berpengaruh positif terhadap variabel terikat

Pengambilan keputusan:

1. Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak sehingga secara parsial masing-masing variabel bebas tidak berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir.
2. Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima sehingga secara parsial masing-masing variabel bebas berpengaruh positif terhadap penerimaan retribusi parkir.

3. Pengujian Asumsi Klasik

Model regresi yang diperoleh dari metode kuadrat terkecil (Ordinary Least Squares/OLS) merupakan model yang menghasilkan estimasi linear, tidak bias dan terbaik (Best Linear Unbias Estimator/BLUE). Kondisi tersebut akan terjadi apabila dipenuhi beberapa asumsi yang disebut dengan asumsi model klasik. Pada bagian ini hanya membahas mengenai penyimpangan asumsi model klasik non multikolinearitas, non autokorelasi dan homoskedastisitas. Hal tersebut disebabkan asumsi tersebut sangat berpengaruh terhadap pola perubahan variabel bebas.

3.1 Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas terjadi apabila terdapat korelasi diantara variabel-variabel terikat. Adanya kemungkinan terdapat multikolinearitas dalam model apabila nilai F_{hitung} dan R^2 signifikan, sedangkan sebagian besar bahkan seluruh koefisien regresi tidak signifikan. Pengujian dilakukan pada variabel bebas secara parsial terhadap

menjadikan salah satu variabel bebas tersebut sebagai variabel terikat. Selanjutnya, apabila nilai R^2 masing-masing regresi sederhana tersebut mendekati nol, maka model tersebut tidak terjadi multikolinearitas. (Gujarati, 1991:163).

3.2 Uji Autokorelasi

Autokorelasi dapat diketahui dalam model apabila kesalahan pengganggu pada suatu periode tertentu berkorelasi dengan kesalahan pengganggu pada periode lain. Autokorelasi dapat dideteksi dengan menggunakan uji Durbin Waston Test sebagai berikut. (J. Supranto, 1983:157).

$$d = \frac{\sum_{t=2}^n (e_t - e_{t-1})^2}{\sum_{t=1}^n e_t^2}$$

Pengambilan keputusan:

1. Jika $d < d_1$ atau $d > (4 - d_1)$, berarti terjadi autokorelasi
2. Jika $d_1 < d < (4 - d_1)$, berarti tidak terjadi autokorelasi
3. Jika $d_1 < d < d_1$, atau $(4 - d_1) < d < (4 - d_1)$, berarti pengujian tidak dapat disimpulkan.

3.3 Uji Heteroskedastisitas

Pengujian heteroskedastisitas dimaksudkan untuk mengetahui apakah kesalahan pengganggu mempunyai varian yang sama. Pengujian ini menggunakan Uji Park yang dilakukan dengan 2 tahap sebagai berikut. (J. Supranto, 1983:157)

1. Mendapatkan regresi atas model tanpa memperbaiki gejala heteroskedastisitas, dari hasil ini diperoleh nilai residual (e_i).
2. Membuat regresi dengan menganggap nilai residual (e_i) sebagai variabel terikat dengan rumus sebagai berikut.

$$\ln e_i^2 = A + B \ln X_i + V_i$$

Kriteria pengujian:

$H_0 : B_i = 0$

$H_a : B_i \neq 0$

Pengambilan Keputusan :

1. Jika $-t_{\alpha/2} < t_{hitung} < t_{\alpha/2}$, maka dalam model tidak terjadi heteroskedastisitas
2. Jika $-t_{\alpha/2} > t_{hitung} > t_{\alpha/2}$, maka dalam model terjadi heteroskedastisitas

1.6 Definisi Operasional

Penelitian ini menggunakan batasan-batasan sebagai berikut:

1. Penerimaan retribusi parkir adalah seluruh penerimaan (dalam rupiah) yang berasal dari pungutan pengguna jasa parkir umum, parkir khusus dan parkir insidental yang diterima oleh Pemerintah Kotamadya Dati II Mojokerto.
2. Jumlah sepeda motor yang parkir merupakan jumlah keseluruhan unit jenis kendaraan bermotor roda dua yang diparkir dan dikenakan retribusi parkir.
3. Jumlah mobil penumpang yang diparkir merupakan jumlah keseluruhan unit jenis kendaraan bermotor yang memiliki tempat duduk penumpang maksimal 8 orang, tidak termasuk tempat duduk pengemudi yang terdiri dari colt, sedan, jeep dan mini bus yang diparkir dan dikenakan retribusi parkir.
4. Jumlah mobil barang yang diparkir merupakan jumlah keseluruhan unit jenis kendaraan bermotor yang memiliki tempat khusus untuk mengangkut barang, yang terdiri dari truck, mobil box dan pick up yang diparkir dan dikenakan retribusi parkir.

BAB II
GAMBARAN UMUM DAERAH PENELITIAN

2.1 Fungsi Kotamadya Dati II Mojokerto

Kotamadya Dati II Mojokerto merupakan salah satu bagian dari wilayah Propinsi Jawa Timur yang berfungsi sebagai “Kota Budiparinda”. Hal ini karena Kotamadya Dati II Mojokerto mempunyai beberapa fungsi sebagai berikut:

1. Kota Budaya

Kotamadya Dati II Mojokerto sebagai Kota Budaya yang merupakan pengembangan nilai luhur untuk melestarikan budaya bangsa yang telah dicapai lewat kebesaran Kerajaan Mojopahit.

2. Kota Pendidikan

Kotamadya Dati II Mojokerto sebagai Kota Pendidikan yang memiliki banyak sekolah atau lembaga pendidikan baik negeri maupun swasta di semua tingkatan, sehingga semakin memantapkan fungsi Kotamadya Dati II Mojokerto sebagai filter bagi kawasan Gerbangkertosusila.

3. Kota Pariwisata

Dalam hal kepariwisataan regional, Kotamadya Dati II Mojokerto memiliki potensi pariwisata yang patut diperhitungkan. Hal tersebut didukung dengan banyaknya obyek wisata yang terdiri dari wisata alam dan peninggalan kepurbakalaan.

4. Kota Industri

Kegiatan Industri di Kotamadya Mojokerto memiliki peranan yang cukup penting dalam sistem perekonomian daerah, khususnya wilayah Gerbangkertosusila. Industri yang terdapat di Kotamadya Dati II Mojokerto, meliputi industri dasar, industri kimia, industri tekstil, industri pangan dan industri bahan bangunan.

5. Kota Perdagangan

Posisi Kotamadya Dati II Mojokerto yang terletak di jalur transportasi darat yang menghubungkan kota-kota besar di Jawa sangat menunjang fungsinya sebagai Kota Perdagangan baik fungsi sebagai penampung maupun fungsi penyalur barang.

2.2 Penyelenggaraan Parkir Di Kotamadya Dati II Mojokerto

Berdasarkan Surat Keputusan Kepala Daerah Kotamadya Dati II Mojokerto Nomor: 010/3328/402.31/1974, maka penyelenggaraan perparkiran kendaraan di Kotamadya Dati II Mojokerto dilaksanakan oleh Dinas Pendapatan Daerah (Dipenda) Kotamadya Dati II Mojokerto. 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 21 Oktober 1997 Kepala Daerah Kotamadya Dati II Mojokerto mengeluarkan Surat Keputusan Nomor: 065/3284/407.20/1997 tentang Penyerahan Tugas Sebagai Koordinator Pemrosesan Izin/Urusan Parkir. Sejak saat itu penyelenggaraan parkir kendaraan dilaksanakan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah (DLLAJD) Kotamadya Dati II Mojokerto. Dalam melaksanakan tugas yang bersifat teknis/operasional mengenai perparkiran, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah (DLLAJD) Kotamadya Dati II Mojokerto menunjuk secara khusus Sub Seksi Perparkiran.

Sub Seksi Perparkiran bertugas menyiapkan perencanaan penunjukan lokasi, pembangunan, pengembangan, pemeliharaan tempat parkir dan jembatan penyeberangan serta pengendalian ketertiban parkir kendaraan. Di samping hal tersebut, tugas Sub Seksi Perparkiran adalah sebagai berikut.

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 izin lokasi parkir.

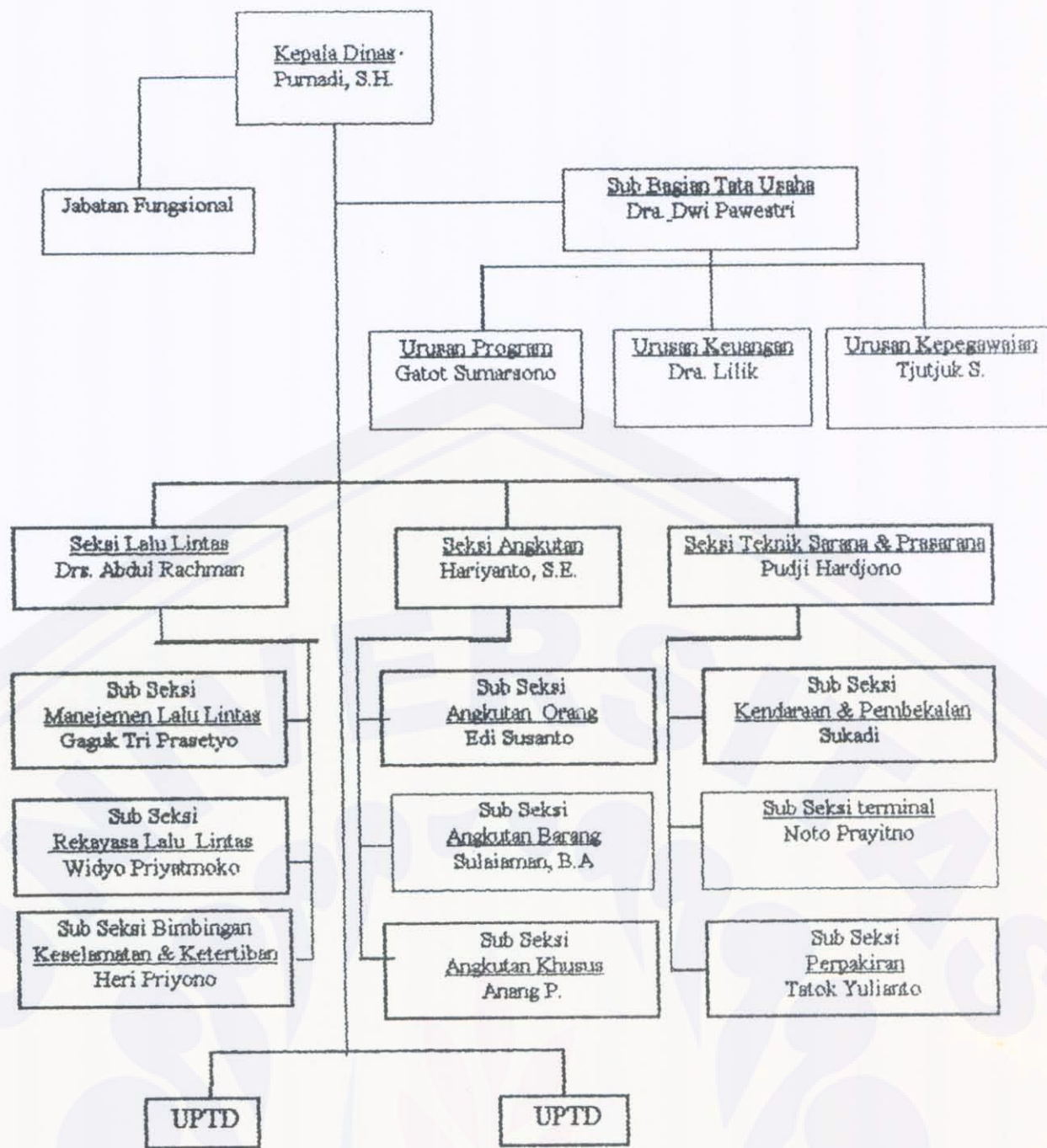
Mengenai susunan organisasi dan tata kerja Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah (DLLAJD) Kotamadya Dati II Mojokerto dapat dilihat pada bagan 1.

Secara teknis pelaksanaan lapangan Sub Seksi Perparkiran menugaskan juru parkir sebagai pemangut retribusi parkir. Para juru parkir ini yang akan mengatur ketertiban parkir kendaraan dan memberi pelayanan kepada pengguna jasa parkir. Di samping hal tersebut, juru parkir juga bertugas menjaga ketertiban dan kelancaran arus lalu lintas di sekitar area parkir. Tugas tersebut dilakukan setiap hari mulai jam 06.00 - 22.00. Apabila seorang juru parkir beristirahat, maka juru parkir yang lain akan menggantikan tugasnya di area parkir yang ditinggalkannya. Untuk mencegah adanya penyimpangan-peyimpangan 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 1997/1998 jumlah personel yang mengurus perparkiran kendaraan dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2 : Jumlah Personil Parkir Kotamadya Dati II Mojokerto Sampai Bulan Maret Tahun 1998

No.	Jabatan	Jumlah
1	Ka. Sub Seksi Perparkiran	1
2	Staf Parkir	4
3	Keamanan/Pengawas Parkir	4
4	Juru Parkir	80

Sumber: Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Kotamadya Mojokerto



Sumber : Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Kotamadya Dati II Mojokerto

Bagan 1 : Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Kotamadya Dati II Mojokerto

Penyelenggaraan parkir kendaraan yang dilaksanakan oleh DLLAJD Kotamadya Dati II Mojokerto, meliputi beberapa tempat parkir.

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 izin usaha tempat parkir khusus dikenakan retribusi parkir sebesar 20 % dari harga nominal biaya karcis.

3. Tempat Parkir Insidental

Tempat parkir yang diselenggarakan secara insidental karena suatu kepentingan yang bersifat tidak tetap dengan menggunakan fasilitas umum atau fasilitas sendiri. Pemegang izin tempat parkir insidental dikenakan retribusi parkir 40% dari harga nominal karcis jika menggunakan fasilitas umum dan 20% jika menggunakan fasilitas sendiri.

2.3 Dasar Hukum Ketentuan Retribusi Parkir Di Kotamadya Dati II Mojokerto

Pemerintah Kotamadya Dati II Mojokerto mengenakan retribusi parkir kepada masyarakat berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pangkalan Parkir Kendaraan. Pertimbangan dikeluarkannya peraturan daerah tersebut adalah sebagai berikut.

1. Meningkatnya pembangunan yang berpengaruh terhadap meluasnya jaringan-jaringan lalu lintas kota, terjadinya kepadatan arus lalu lintas dan semakin bertambahnya jumlah kendaraan, sehingga dipandang perlu untuk mengatur pangkalan-pangkalan parkir kendaraan dalam kota secara tertib.

2. Penggunaan tempat-tempat terbuka sepanjang jalan yang di bawah penguasaan pemerintah Kotamadya Dati II Mojokerto memerlukan pengusahaan tempat-tempat parkir.

Pertimbangan-pertimbangan tersebut mengingat pada beberapa Undang-Undang.

1. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Pemerintahan Daerah
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah Kecil Dalam Lingkungan Propinsi Jawa Timur/JawaTengah/Jawa Barat.
3. Undang-Undang Nomor 12 Drt Tahun 1957 tentang Peraturan Umum Retribusi Daerah
4. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas Jalan Raya.

Sehubungan dengan perkembangan pembangunan di Kotamadya Dati II Mojokerto dan dalam upaya meningkatkan pendapatan asli daerahnya, Peraturan Daerah Nomor 5 tahun 1974 telah berubah sebanyak 6 kali. Peraturan daerah yang berlaku saat ini adalah Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1997 tentang Perubahan Pertama Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Mojokerto Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Penyelenggaraan dan Pengelolaan Parkir Di Kotamadya Daerah Tingkat II Mojokerto.

2.4 Ketentuan Tarif Retribusi Parkir Di Kotamadya Dati II Mojokerto

Besarnya tarif retribusi parkir selama tahun 1974 sampai sekarang telah mengalami beberapa perubahan yang diatur di dalam Peraturan Daerah. Perubahan-perubahan tersebut sebagai berikut.

1. Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 1974

Pungutan retribusi parkir untuk setiap kali parkir ditetapkan sebagai berikut:

- a. truck gandengan, minimum sebesar Rp 150,00 maksimum sebesar Rp 300,00
- b. truck atau bus, minimum sebesar Rp 100,00 maksimum sebesar Rp 200,00
- c. mobil atau taxi, 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 4 Tahun 1983

Pungutan retribusi parkir untuk setiap kali parkir ditetapkan sebagai berikut:

- a. truck gandengan sebesar Rp 400,00
- b. truck atau bus sebesar Rp 300,00
- c. mobil atau taxi sebesar Rp 100,00
- d. sepeda motor sebesar Rp 50
- e. sepeda Rp 25,00

3. Peraturan Daerah Nomor 13 tahun 1989

Pungutan retribusi parkir untuk setiap kali parkir ditetapkan sebagai berikut:

- a. truck gandengan dan bus sebesar Rp 500,00
- b. truck sebesar Rp 400,00
- c. mobil box sebesar Rp 300,00
- d. mobil atau taxi sebesar Rp 200,00
- e. sepeda motor sebesar Rp 100,00
- f. sepeda sebesar Rp 50,00

4. Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 1993

Pungutan retribusi parkir untuk setiap kali parkir ditetapkan sebagai berikut:

- a. truck gandengan dan bus sebesar Rp 600,00
- b. mobil atau taxi sebesar Rp 300,00

Jenis kendaraan lainnya tidak mengalami kenaikan tarif retribusi parkir.

5. Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 1995

Pungutan retribusi parkir untuk setiap kali parkir ditetapkan sebagai berikut:

- a. truck gandengan dan bus sebesar Rp 1000,00
- b. truck dan mobil barang tanpa gandengan sebesar Rp 600,00
- c. mobil penumpang Rp 400,00
- d. sepeda motor sebesar Rp 150,00
- e. sepeda sebesar Rp 50,00

2.5 Perkembangan Penerimaan Retribusi Parkir Di Kotamadya Dati II Mojokerto

Pelaksanaan pembangunan di Kotamadya Dati II Mojokerto telah menghasilkan perbaikan struktur perekonomian daerah. Semakin membaiknya struktur perekonomian di Kotamadya Dati II Mojokerto akan berpengaruh terhadap meluasnya jaringan lalu lintas kota dan bertambahnya jumlah dan jenis kendaraan. Hal tersebut menyebabkan meningkatnya pendapatan asli daerah yang diperoleh dari retribusi parkir.

Penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto setiap tahun mengalami kenaikan. Pada tahun 1997/1998 penerimaan retribusi parkir telah mencapai Rp 221.273.500,00, berarti mengalami kenaikan 12,84% dibanding dengan tahun 1996/1997. Meskipun penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto mengalami kenaikan setiap tahunnya, tetapi kontribusi penerimaan retribusi parkir tersebut terhadap penerimaan retribusi daerah cenderung mengalami penurunan. Hal ini dapat dilihat pada tahun 1993/1994 kontribusi penerimaan retribusi parkir terhadap penerimaan retribusi daerah sebesar 13,22% dan mengalami penurunan menjadi sebesar 9,90% pada tahun 1997/1998. Perkembangan dan kontribusi penerimaan retribusi parkir terhadap penerimaan retribusi daerah selama tahun 1993/1994 sampai dengan tahun 1997/1998 di Kotamadya Dati II Mojokerto dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3 : Perkembangan dan Kontribusi Penerimaan Retribusi Parkir Terhadap Penerimaan Retribusi Daerah Di Kotamadya Dati II Mojokerto Selama Tahun 1993/1994 Sampai dengan Tahun 1997/1998

Tahun	Penerimaan Retribusi Parkir (Rp)	Kontribusi (%)	Pertumbuhan (%)
1993/1994	149.773.900	13,22	-
1994/1995	153.276.650	11,45	2,34
1995/1996	165.774.300	11,19	8,15
1996/1997	196.084.900	11,33	18,28
1997/1998	221.273.500	9,90	12,84

Sumber : Dinas Pendapatan Daerah Katamadya Mojokerto

2.6 Bidang Transportasi

2.6.1 Sarana Transportasi

Perkembangan perekonomian masyarakat erat sekali dengan kemajuan sarana transportasi yang tersedia dimasyarakat. Hal ini karena setiap perbaikan sarana transportasi akan cenderung mendorong pembangunan ekonomi, misalnya kelancaran kegiatan perdagangan, perindustrian dan pertanian sangat tergantung pada jumlah dan jenis transportasi yang digunakan. Sarana transportasi yang banyak digunakan masyarakat Mojokerto adalah kendaraan bermotor, baik kendaraan bermotor roda dua maupun kendaraan bermotor roda empat. Jumlah kendaraan bermotor menurut jenis kendaraan di Kotamadya Mojokerto dan Kabupaten Mojokerto selama tahun 1993 sampai dengan tahun 1997 dapat dilihat pada tabel 4.

Tabel 4 : Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan Di Kotamadya Mojokerto dan Kabupaten Mojokerto Selama Tahun 1993 -1997 (dalam Unit)

Tahun	Mobil Penumpang	Mobil Barang	Bus	Sepeda Motor
1993	4.149	4.849	180	39.868
1994	3.761	3.804	145	37.846
1995	4.001	4.028	177	52.186
1996	4.286	4.229	238	63.364
1997	6.182	4.359	238	62.008

Sumber : Kepolisian Resort Mojokerto

Tabel 4 menunjukkan selama tahun 1994 sampai dengan tahun 1997 jumlah mobil penumpang dan mobil barang di Kotamadya Dati II Mojokerto setiap tahun mengalami peningkatan. Pada tahun 1997 mobil penumpang berjumlah 6.182 unit dan mobil barang berjumlah 4.359 unit. Ini berarti terdapat peningkatan sejumlah 1.896 unit mobil penumpang dan sejumlah 130 unit mobil barang dibandingkan jumlah mobil penumpang dan mobil barang pada tahun 1996. Pada tahun 1997 jumlah sepeda motor

mengalami penurunan sejumlah 1.356 unit dibandingkan jumlah sepeda motor pada tahun 1996.

2.6.2 Kondisi Prasarana Transportasi

Prasarana transportasi di Kotamadya Dati II Mojokerto, khususnya jalan pada saat ini telah mengalami peningkatan baik jenis permukaan, kondisi jalan maupun kelas jalan. Pada tahun 1991 panjang jalan seluruhnya di Kotamadya Dati II Mojokerto sepanjang 67,868 km dan setelah mengalami penambahan di tahun-tahun berikutnya, maka pada tahun 1997 menjadi 77,363 km. Tabel 5 menunjukkan panjang jalan menurut jenis permukaan, kondisi dan kelas jalan di Kotamadya Dati II Mojokerto selama tahun 1995 sampai dengan tahun 1997.

Tabel 5 : Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan, Kondisi dan Kelas Jalan Di Kotamadya Dati II Mojokerto Selama Tahun 1995 - 1997 (dalam km)

No.	Uraian	Tahun		
		1995	1996	1997
1	Jenis Permukaan			
	a. Aspal	75,091	75,631	75,361
	b. Kerikil	-	-	-
	c. Tanah	1,282	1,282	1,732
2	Kondisi Jalan			
	a. Baik	27,050	34,609	24,557
	b. Sedang	48,761	42,304	52,806
	c. Rusak	0,607	-	-
3	Kelas Jalan			
	a. Kelas I	-	-	-
	b. Kelas II	12,190	12,190	12,190
	c. Kelas III	8,277	8,277	8,277
	d. Kelas IIIA	6,380	6,380	6,380
	e. Kelas IV	36,086	36,396	36,396
	f. Kelas V	13,440	13,670	14,120

Sumber : Dinas Pekerjaan Umum Kotamadya Mojokerto

Berdasarkan tabel 5 dapat diketahui bahwa pada pada tahun 1997 jalan yang sudah diaspal 97,4%, sedangkan yang masih tanah 2,6%. Apabila dilihat menurut kelas dan kondisi jalan, maka terdapat 15,8% jalan kelas II, 10,7% jalan kelas III, 8,2% jalan kelas IIIA, 47% jalan kelas IV dan 18,3% jalan kelas V. Jalan yang berkondisi baik sepanjang 24,557 km dan jalan yang berkondisi sedang sepanjang 52,802 km.

Pada saat ini di Kotamadya Dati II Mojokerto masih terdapat beberapa bagian jalan yang digunakan untuk fasilitas parkir umum. Kondisi semacam ini mengakibatkan pada jalan-jalan tertentu arus lalu lintas sangat padat, seperti sepanjang Jalan Mojopahit, Jalan Bhayangkara, Jalan A. Yani, Jalan PB Sudirman dan Jalan Veteran. Hal ini disebabkan di sepanjang jalan tersebut dekat dengan pusat pertokoan dan pembelanjaan yang sebagian besar belum memiliki fasilitas parkir khusus.



BAB III LANDASAN TEORI

3.1 Penerimaan Pemerintah

Sumberdaya ekonomi yang tersedia berbagai ragam, meliputi sumberdaya alam dan sumberdaya manusia. Hal tersebut memungkinkan masyarakat untuk dapat memenuhi kebutuhan atau tujuan yang telah ditetapkan. Berbagai macam sumberdaya yang tersedia tersebut juga memungkinkan pemerintah untuk melaksanakan fungsi, kegiatan dan tugasnya. Dengan demikian tujuan masyarakat dan pemerintah dapat dicapai dengan mengikutsertakan sumberdaya yang dimiliki dalam proses pembangunan.

Kekayaan pemerintah merupakan salah satu sumberdaya yang sangat penting bagi pemerintah dalam menunaikan tugasnya untuk mengabdikan dan melayani masyarakat. Menurut Soetrisno Ph (1986:78) kekayaan pemerintah pada intinya dapat dibagi menjadi dua, yaitu:

1. Kekayaan pemerintah yang tidak dapat menghasilkan pendapatan

Kekayaan pemerintah jenis ini merupakan kekayaan yang paling besar dimiliki oleh pemerintah. Kegiatan pemerintah memang tidak semata-mata bertujuan untuk mencari untung atau mendapatkan penghasilan, tetapi juga melayani dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan. Demikian pula dengan kekayaan yang dimiliki oleh pemerintah tidak semata-mata sebagai sumber penghasilan, tetapi ditujukan untuk memperlancar kegiatan pemerintah. Beberapa kekayaan pemerintah justru menciptakan pengeluaran, misalnya pembuatan jalan-jalan baru yang berakibat naiknya biaya pemeliharaan untuk masa selanjutnya.

2. Kekayaan yang memberi sumber penghasilan

Kekayaan pemerintah jenis ini dapat dibedakan menjadi tiga, meliputi perusahaan negara, tanah negara dan penghasilan perbankan. Kekayaan pemerintah dari penghasilan perbankan memberikan kontribusi terbesar bagi pemerintah, sehingga merupakan salah satu sumber pembiayaan pembangunan yang sedang dilaksanakan.

Penerimaan pemerintah sebagai sumber pembiayaan pembangunan bersumber dari beberapa komponen. Menurut Jean Bodin penerimaan tersebut dapat bersumber dari domain atau tanah negara, rampasan perang, sumbangan sukarela, hadiah negara sahabat, bea impor dan ekspor, perusahaan negara dan perpajakan. N.J. Feldman membedakan penerimaan pemerintah negara sebagai berikut. (Soetrisno Ph., 1986 : 92).

1. Penerimaan yang ajeg dan bersifat tahunan

Penerimaan jenis ini meliputi penerimaan dari kekayaan pemerintah yang berasal dari perusahaan negara, tanah negara, fungsi perbankan dan penerimaan pajak, baik pajak langsung maupun pajak tidak langsung serta retribusi.

2. Penerimaan yang tidak ajeg

Penerimaan jenis ini meliputi pinjaman, pungutan khusus yang bersifat darurat, sumbangan sukarela, warisan yang tidak ada ahli warisnya dan penciptaan uang. Apabila dikaitkan dengan kebijaksanaan fiskal, maka penerimaan pemerintah pada intinya terdiri dari dua macam, yaitu :

1. Penerimaan yang berasal dari perpajakan, meliputi pajak langsung, pajak tidak langsung, bea cukai dan retribusi.
2. Penerimaan yang bukan berasal dari perpajakan, meliputi bumi, air dan kekayaan alam, hasil perusahaan negara, penerimaan dari departemen-departemen, hutang negara, penciptaan uang, denda dan hasil lelang barang-barang sitaan.

Beberapa sumber penerimaan tersebut di atas, sumber penerimaan yang ideal adalah sumber penerimaan yang bersifat ajeg dan selalu mengalami kenaikan. Artinya, selalu masuk kas negara dan mengalami peningkatan secara kuantitatif maupun kualitatif. Hal ini mengingat kegiatan pemerintah yang selalu meningkat dari tahun ke tahun.



JEMBER

sempuhnya dan dalam banyak hal daerah hanya sebagai pelaksana tugas-tugas pemerintah pusat.

2. Asas Desentralisasi

Asas ini mengandung arti bahwa urusan-urusan yang telah diserahkan kepada daerah menjadi wewenang dan tanggung jawab daerah sepenuhnya. Prakarsa sepenuhnya diserahkan kepada daerah baik yang menyangkut penentuan kebijaksanaan, perencanaan, pelaksanaan maupun yang menyangkut segi-segi pembiayaan. Demikian pula perangkat pelaksanaannya adalah perangkat daerah itu sendiri.

3. Asas Tugas Pembantu

Asas ini mengandung arti bahwa untuk kegiatan-kegiatan tertentu pemerintah pusat dapat dilakukan dalam hubungan kerja dengan pemerintah daerah. Bentuk-bentuk perbantuan terdiri dari penyelenggaraan tugas-tugas dan kewenangan pemerintah pusat yang diserahkan kepada pemerintah daerah.

Dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 disebutkan bahwa sumber penerimaan daerah dapat berasal dari:

1. Pendapatan Asli Daerah, terdiri dari:
 - a. hasil pajak daerah
 - b. hasil retribusi daerah
 - c. laba perusahaan daerah
 - d. lain-lain usaha daerah yang sah
2. Pendapatan yang berasal dari pemberian pemerintah pusat, terdiri dari:
 - a. sumbangan pemerintah
 - b. sumbangan lain-lain yang diatur dengan perundang-undangan
3. Lain-lain pendapatan yang sah

3.2 Keuangan Daerah

Dalam penyelenggaraan otonomi daerah, posisi keuangan daerah disadari oleh pemerintah daerah mempunyai peranan penting. Demikian pula alternatif cara untuk mendapatkan sumber keuangan yang memadai telah dipertimbangkan oleh pemerintah. Hal ini dapat diketahui dari penjelasan umum Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 sebagai berikut :

“Agar daerah dapat mengurus rumah tangganya sendiri dengan sebaik-baiknya, maka kepadanya perlu diberikan sumber penerimaan yang cukup, tetapi mengingat tidak semua sumber penerimaan dapat diberikan kepada daerah maka kepala daerah diwajibkan untuk menggali sumber keuangan sendiri berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku.”

Sehubungan dengan pentingnya posisi keuangan daerah, Pamudji (1980:62) menegaskan bahwa pemerintah daerah tidak dapat melaksanakan fungsinya dengan efektif dan efisien tanpa biaya yang cukup. Posisi keuangan tersebut merupakan salah satu kriteria dasar untuk mengetahui secara nyata kemampuan daerah dalam mengatur rumah tangganya sendiri. Pendapat yang relatif sama juga dikemukakan oleh Ibu Syamsi (1983:190) yang menempatkan keuangan daerah sebagai salah satu indikator untuk mengetahui kemampuan daerah dalam mengurus rumah tangganya sendiri. Mengacu pada beberapa pendapat tersebut, apabila dalam membiayai pembangunan daerah tidak tersedia dana yang bersumber dari pendapatan asli daerah, maka ciri pokok suatu daerah otonom akan hilang.

Daerah merupakan sub nasional sehingga kebijaksanaan keuangan daerah tidak terlepas dengan kebijaksanaan pemerintah pusat. Menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Pemerintahan Daerah disebutkan bahwa sistem pemerintahan dan pembangunan berdasarkan pada: (Kristiaji, 1985:89).

1. Asas Dekonsentrasi

Asas ini mengandung arti bahwa pelaksanaan kegiatan di daerah dilakukan oleh cabang unit-unit kegiatan pemerintah pusat. Delegasi kewenangan tidak diberikan

Hubungan keuangan antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah dapat dilakukan berdasarkan pendekatan kapitalis, pendekatan sumber pendapatan, pendekatan belanja dan pendekatan komprehensif. Menurut Davey (1989:179) pendekatan-pendekatan tersebut dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Pendekatan kapitalis (Capitalization Approach), yaitu hubungan antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah dalam segi keuangan atas dasar mencari keuntungan. Pemerintah pusat mengadakan investasi modal ke daerah dengan harapan pemerintah daerah mampu dan dapat mengelola investasi yang diberikan sehingga memberikan keuntungan bagi penanaman modal tersebut. Keuntungan penanaman modal itu dapat dimanfaatkan untuk membangun daerah.
2. Pendekatan Sumber Pendapatan (Income Sources Approach), yaitu pemerintah pusat memberikan sumber-sumber pendapatan kepada daerah. Pemberian wewenang untuk menikmati hasil pungutan ditentukan oleh pemerintah pusat.
3. Pendekatan Belanja (Expenditure Approach), yaitu pendekatan yang berdasarkan pada pengeluaran-pengeluaran yang dilakukan oleh pemerintah daerah.
4. Pendekatan Komprehensif (Comprehensive Approach), yaitu pemberian wewenang dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah untuk mengelola sumber pendapatan sendiri dan mencoba menemukan sumber-sumber pendapatan baru.

3.3 Retribusi Daerah

Pengertian retribusi secara umum adalah pembayaran kepada negara yang dilakukan oleh mereka yang menggunakan jasa-jasa negara. Munawir (1980:4) menyebutkan bahwa retribusi adalah iuran kepada pemerintah yang dapat dipaksakan dan jasa balik secara langsung dapat ditunjuk. Paksaan tersebut bersifat ekonomis, yakni siapa saja yang tidak merasakan jasa balik dari pemerintah tidak dipungut iuran.

Pengertian retribusi daerah menurut Panitia Nasrun dirumuskan sebagai berikut.

“Retribusi daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran pemakaian atau memperoleh jasa pekerjaan, usaha dan milik daerah untuk kepentingan umum, baik yang bersifat langsung maupun tidak langsung.” (The Liang Gie, 1968:78)

Mengacu pada beberapa pendapat tersebut menunjukkan bahwa ciri-ciri mendasar retribusi adalah sebagai berikut.

1. Retribusi dipungut oleh daerah
2. Pemungutan retribusi dapat dipaksakan secara ekonomis
3. Adanya kontraprestasi yang secara langsung dapat ditunjuk
4. Retribusi dikenakan kepada setiap orang atau badan usaha yang menggunakan jasa-jasa yang disediakan oleh pemerintah daerah.

Menurut Davey (1989:65) penilaian retribusi berdasarkan kriteria umum sebagai berikut.

1. Kriteria Kecukupan Elastisitas

Retribusi harus responsif terhadap penambahan jumlah penduduk dan kenaikan pendapatan. Retribusi cenderung tidak dapat menyesuaikan inflasi oleh kenaikan tarif.

2. Kriteria Pemerataan dan Keadilan

Retribusi secara tradisional bersifat regresif. Setiap orang atau badan usaha yang menggunakan jasa pemerintah harus dikenakan retribusi tanpa ada keistimewaan, baik yang berupa pemberian pelayanan maupun besarnya retribusi yang dipungut.

3. Kriteria Kemampuan Administratif

Pemungutan retribusi harus mudah dilaksanakan dan harus efisien, tetapi dalam praktek banyak penyimpangan-penyimpangan yang terjadi.

4. Kriteria Penerimaan Politik

Retribusi yang menyangkut unsur pilihan tidak begitu sensitif, tetapi bagi kebutuhan politik biasanya sensitif.

5. Kriteria Ekonomi

Retribusi merupakan perangkat untuk mengalokasikan sumberdaya agar dikelola dengan baik.

6. Kriteria Administrasi Daerah

Retribusi merupakan sumber yang bersifat daerah, sehingga secara administratif daerah yang lebih tepat dalam melaksanakan pemungutan retribusi. Penyesuaian tarif, pengawasan dan sanksi merupakan kendala bagi suatu daerah

Fungsi retribusi daerah terdiri dari fungsi penerimaan dan fungsi pengatur. Fungsi penerimaan merupakan fungsi pokok retribusi daerah, yakni retribusi dijadikan sebagai alat untuk mengumpulkan pendapatan bagi pemerintah daerah yang digunakan untuk menutup anggaran belanja pemerintah daerah, terutama yang menyangkut kelancaran penyediaan jasa dan pelayanan kepada masyarakat pembayar retribusi. Fungsi pengatur mengandung arti bahwa retribusi dipakai sebagai alat untuk menata kehidupan ekonomi dan sosial masyarakat. Mengacu pada fungsi retribusi daerah tersebut, pemungutan retribusi daerah harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut. (A.S. Nasution, 1986:63).

1. Retribusi tidak boleh merintang keluar masuknya pengangkutan barang, artinya pemungutan retribusi daerah jangan sampai memperberat biaya barang yang mau masuk atau keluar dari daerah pemungutan retribusi. Jika terhambat maka arus barang tersebut jelas akan mengurangi kesejahteraan masyarakat.
2. Pemungutan retribusi daerah tidak boleh ada perbedaan atau pemberian keistimewaan yang menguntungkan kepada perseorangan, golongan dan keagamaan. Semua orang yang memanfaatkan jasa dari pemerintah daerah harus dikenakan retribusi dalam jenis dan jumlah yang sama.

Bagi Daerah Tingkat II retribusi selalu merupakan sumber pendapatan daerah yang paling besar. Hal ini disebabkan adanya perkembangan pembangunan suatu daerah yang diikuti oleh banyaknya fasilitas yang disediakan oleh pemerintah daerah dan hampir semua retribusi daerah tersebut dapat dipungut. Di samping itu retribusi daerah mempunyai kelebihan dibandingkan dengan pajak daerah. Kelebihan utama retribusi daerah disebabkan pungutan retribusi daerah yang berdasarkan pada kontraprestasi. Pemungutan retribusi daerah tidak ditentukan secara limitatif seperti pajak daerah.

Pembatas utama retribusi daerah adalah terletak pada ada tidaknya jasa yang disediakan oleh pemerintah daerah. Selama dapat menyediakan jasa untuk obyek retribusi daerah, pemerintah daerah dapat mengusahakan retribusi daerah untuk meningkatkan pendapatan asli daerahnya. Dengan demikian tidak mengherankan jika pada kenyataannya pemerintah daerah menyelenggarakan retribusi daerah jauh lebih banyak daripada jumlah retribusi daerah yang telah diberikan oleh pemerintah pusat. Secara formal Daerah Tingkat II telah disertai 22 jenis retribusi daerah, tetapi dari 26 Daerah Tingkat II yang diteliti jumlah keseluruhan jenis retribusi yang dipungut Daerah Tingkat II sebanyak 36 jenis. (Yosef R.K., 1995:156).

3.4 Retribusi Parkir

Obyek retribusi daerah adalah jasa yang disediakan oleh pemerintah daerah. Tempat parkir yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah dapat dipandang sebagai obyek retribusi daerah. Pungutan yang dikenakan kepada pengguna jasa parkir tersebut disebut retribusi parkir, sehingga retribusi parkir merupakan bagian dari retribusi daerah.

Retribusi parkir merupakan pajak khusus karena penarikannya bersifat khusus kepada seseorang wajib pajak, yakni pemakai jasa parkir. Disamping itu jasa yang disediakan oleh pemerintah daerah juga bersifat khusus, yakni para wajib pajak yang menikmati fasilitas tempat 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. Retribusi parkir juga disebut sebagai retribusi variabel. Hal ini karena dalam menentukan besarnya retribusi parkir tergantung pada jenis kendaraan yang diparkir, misalnya besarnya retribusi parkir sepeda motor

berbeda dengan besarnya retribusi parkir truck gandeng, mobil barang dan mobil penumpang.

3.5 Transportasi

Menurut Rustian Kamaludin (1986:9) transportasi merupakan jasa memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain. Perbaikan-perbaikan sarana transportasi harus dilakukan sesuai dengan perkembangan kemajuan teknologi dan peradaban manusia. Pemerintah memandang penting pada bidang transportasi baik ditinjau dari segi ekonomi maupun politik. Hal ini karena transportasi dapat menunjang kegiatan pemerintah berjalan dengan lancar. Banyak investasi yang ditanamkan pada bidang transportasi guna memperlancar arus barang antara daerah satu dengan daerah lain.

Perkembangan sarana transportasi sejalan dengan pertumbuhan di bidang ekonomi dan tingkat kehidupan masyarakat. Di negara sedang berkembang perkembangan sarana transportasi memperlihatkan ciri dari beberapa tahap, yakni disamping digunakan alat transportasi yang maju juga tetap dipertahankan sarana transportasi tradisional, misalnya hubungan antar kota-kota besar telah mempergunakan kendaraan bermotor dan pesawat udara, tetapi di daerah-daerah terpencil masih beroperasi angkutan berupa cikar. Berkembangnya sarana transportasi dipengaruhi oleh sifat dan tingkatan kehidupan masyarakat, sehingga dapat dikatakan bahwa sarana transportasi merupakan sebab dan akibat kemajuan peradaban manusia.

Beberapa faktor yang mempengaruhi perkembangan sarana transportasi menurut Siregar (1979:7) antara lain dapat dijelaskan sebagai berikut.

1. Letak Geografis

Negara yang memiliki garis pantai yang panjang dan sungai yang dalam selalu dapat mengembangkan sistem pelayarannya. Sebaliknya, daerah yang terdiri dari pegunungan yang terjal dan padang pasir yang luas akan sulit membangun sistem transportasi. Kemampuan manusia terus bertambah dan lambat laun hambatan

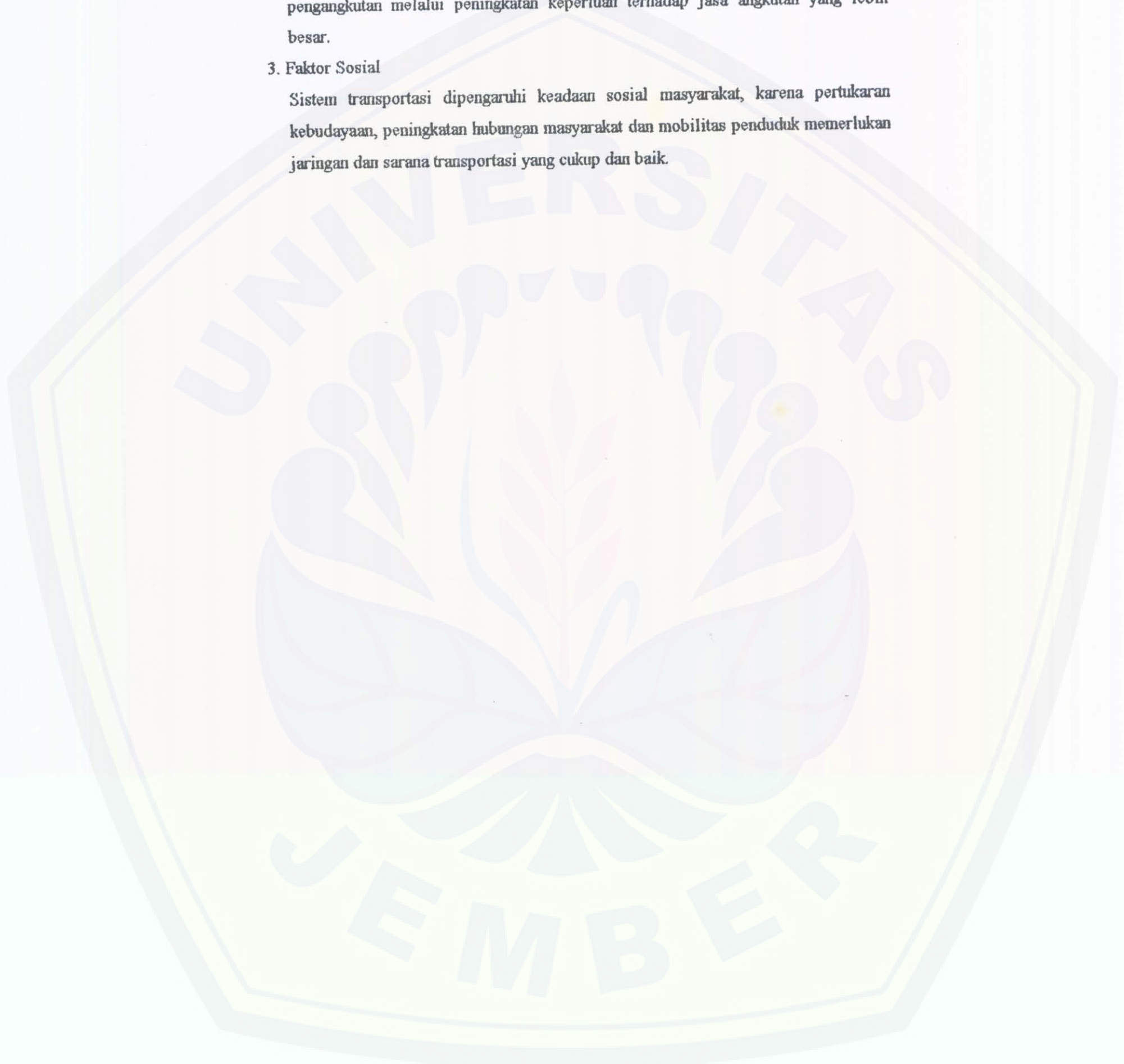
tersebut dapat diatasi walaupun harus menghabiskan biaya yang besar. Jadi, daerah pegunungan yang semula sulit dilalui sarana transportasi, berkat kemajuan teknologi daerah tersebut dapat dilalui sarana transportasi darat atau dengan pesawat udara.

2. Faktor Ekonomi

Keadaan ekonomi memberikan pengaruh penting bagi kemajuan sarana transportasi di suatu daerah, karena terdapat hubungan yang erat antara perkembangan ekonomi, terutama perindustrian dan perdagangan, dengan kemajuan pengangkutan. Sebaliknya, perkembangan ekonomi dipengaruhi oleh keadaan sistem transportasi yang melayaninya. Perekonomian yang berkembang merangsang kemajuan pengangkutan melalui peningkatan keperluan terhadap jasa angkutan yang lebih besar.

3. Faktor Sosial

Sistem transportasi dipengaruhi keadaan sosial masyarakat, karena pertukaran kebudayaan, peningkatan hubungan masyarakat dan mobilitas penduduk memerlukan jaringan dan sarana transportasi yang cukup dan baik.



BAB IV
ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

4.1 Analisis Hasil Regresi

Dalam Bab IV dianalisis variabel-variabel yang mempengaruhi penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto sejak triwulan I tahun 1995/1996 sampai dengan triwulan II tahun 1998/1999. Jumlah sepeda motor yang diparkir (X_1), jumlah mobil penumpang yang diparkir (X_2) dan jumlah mobil barang yang diparkir (X_3) merupakan variabel bebas yang mempengaruhi besarnya penerimaan retribusi parkir (Y). Dengan menerapkan model kuadrat terkecil pada bab 1, maka diperoleh koefisien regresi masing-masing variabel dan konstanta dengan persamaan regresi sebagai berikut.

$$\log Y = \log 3,19601 + 0,39474 \log X_1 + 0,27143 \log X_2 + 0,28669 \log X_3$$

(3,615) (2,283) (3,450)

Apabila transformasi logaritma dihilangkan, maka persamaan tersebut berubah menjadi:

$$Y = 1570,40 X_1^{0,39474} X_2^{0,27143} X_3^{0,28669}$$

dimana:

$$R^2 = 0,99698$$

$$F_{hitung} = 1099,646$$

$$\text{Durbin - Watson Test} = 2,0349$$

$$\text{anti log } 3,19601 = 1570,40$$

Selanjutnya untuk memperoleh keyakinan terhadap hasil penelitian maka dilakukan pengujian terhadap masing-masing variabel.

4.2 Uji Ekonomi

Secara teoretis, apabila hanya memperhatikan tanda dan besarnya koefisien dari variabel-variabel yang diamati dapat dianalisis sebagai berikut.

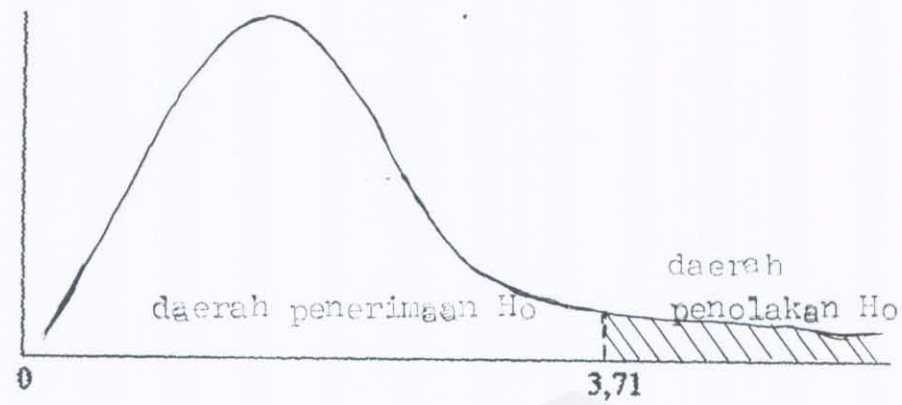
1. Konstanta bertanda positif sebesar 1570,40, berarti penerimaan retribusi parkir sebesar Rp 1570,40 apabila variabel-variabel lainnya dianggap konstan.

2. Koefisien regresi variabel jumlah sepeda motor yang diparkir bertanda positif sebesar 0,39474, berarti apabila terdapat kenaikan jumlah sepeda motor yang diparkir sebesar 1% mengakibatkan peningkatan penerimaan retribusi parkir sebesar 0,39474%.
3. Koefisien regresi variabel jumlah mobil penumpang yang diparkir bertanda positif sebesar 0,27143, berarti apabila terdapat kenaikan jumlah mobil penumpang yang diparkir sebesar 1% mengakibatkan peningkatan penerimaan retribusi parkir sebesar 0,27143%.
4. Koefisien regresi variabel jumlah mobil barang yang diparkir bertanda positif sebesar 0,28669, berarti apabila terdapat kenaikan jumlah mobil barang yang diparkir sebesar 1% mengakibatkan peningkatan penerimaan retribusi parkir sebesar 0,28669%.

4.3 Pengujian Statistik (Fisrt Order Test)

4.3.1. Pengujian Secara Simultan (F - Test)

Pada pengujian secara simultan atau F - Test besarnya pengaruh koefisien regresi variabel bebas, yakni jumlah sepeda motor yang diparkir, jumlah mobil penumpang yang diparkir dan jumlah mobil barang yang diparkir terhadap besarnya penerimaan retribusi parkir berdasarkan pada perhitungan analisis regresi diperoleh nilai F_{hitung} sebesar 1099,646 dan nilai F_{tabel} pada tingkat keyakinan 95% sebesar 3,71 (lampiran 3). Dengan membandingkan antara nilai F_{hitung} dengan nilai F_{tabel} pada tingkat keyakinan 95% , maka nilai F_{hitung} terletak pada daerah penolakan H_0 sehingga variabel bebas yang dipergunakan, meliputi jumlah sepeda motor yang diparkir, jumlah mobil penumpang yang diparkir dan jumlah mobil barang yang diparkir secara simultan berpengaruh terhadap variasi besarnya penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto, seperti terlihat pada gambar 1.



Gambar 1 : Variabel Jumlah Sepeda Motor yang Diparkir, Jumlah Mobil Pemumpang yang Diparkir dan Jumlah Mobil Barang yang Diparkir Melalui Uji F- Test Pada Tingkat keyakinan 95%

4.3.2. Pengujian Secara Parsial (t- Test)

Dalam analisis regresi diperoleh nilai t_{hitung} seperti tertera pada tabel 6.

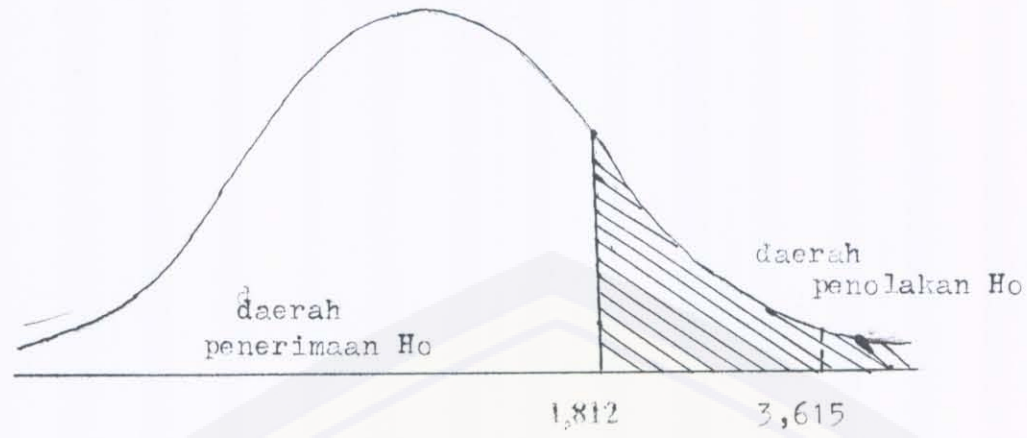
Tabel 6 : Perbandingan t_{hitung} dan t_{tabel} Berdasarkan Analisis Regresi Pada Tingkat Keyakinan 95%

No.	Variabel Bebas	t_{hitung}	t_{tabel}	Kesimpulan
1	Jumlah sepeda motor yang diparkir	3,615	1,812	Signifikan
2	Jumlah mobil penumpang yang diparkir	2,283	1,812	Signifikan
3	Jumlah mobil barang yang diparkir	3,450	1,812	Signifikan

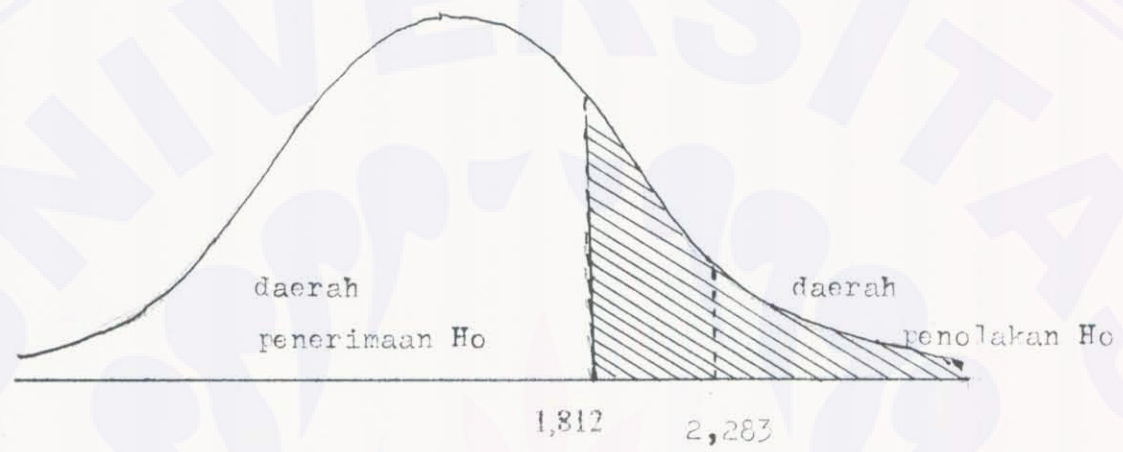
Sumber : Lampiran 3

Berdasarkan tabel 6, dengan membandingkan nilai t_{hitung} dengan nilai t_{tabel} dapat diketahui bahwa variabel jumlah sepeda motor yang diparkir, jumlah mobil penumpang yang diparkir dan jumlah mobil barang yang diparkir secara parsial berpengaruh positif terhadap penerimaan retribusi parkir, karena nilai t_{hitung} lebih

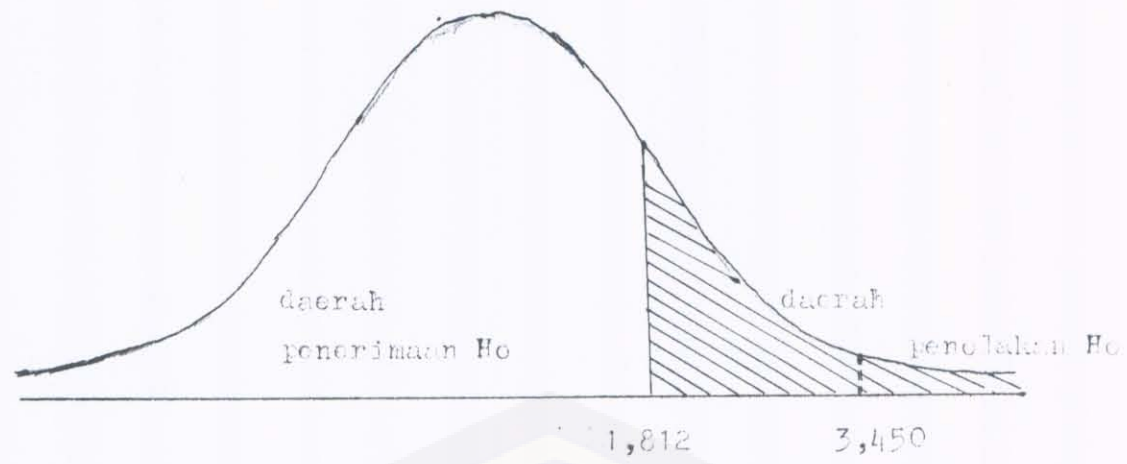
besar daripada nilai t_{tabel} atau terletak pada daerah penolakan H_0 , seperti terlihat pada gambar 2, gambar 3 dan gambar 4.



Gambar 2 : Variabel Jumlah Sepeda Motor yang Diparkir Melalui Uji t - Test Pada Tingkat Keyakinan 95%



Gambar 3 : Variabel Jumlah Mobil Pemumpang Diparkir Melalui Uji t - Test Pada Tingkat Keyakinan 95%



Gambar 4: Variabel Jumlah Mobil Barang yang Diparkir Melalui Uji t - Test Pada Tingkat Keyakinan 95%

4.4. Pengujian Asumsi Model Klasik (Second Order Test)

4.4.1 Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas terjadi jika terdapat korelasi diantara variabel-variabel bebas. Berdasarkan hasil estimasi regresi dan setelah diuji statistik, maka variabel jumlah sepeda motor yang diparkir ($\log X_1$), jumlah mobil penumpang yang diparkir ($\log X_2$) dan jumlah mobil barang yang diparkir ($\log X_3$) secara simultan dan parsial mampu mempengaruhi besarnya penerimaan retribusi parkir ($\log Y$). Setelah dilakukan regresi di antara 2 variabel bebas dengan menjadikan salah satunya sebagai variabel terikat, maka nilai R^2 yang diperoleh dapat dilihat pada tabel 7.

Tabel 7 : Hasil Regresi Antara 2 Variabel Bebas Dengan Menjadikan Salah Satunya Sebagai Variabel Terikat

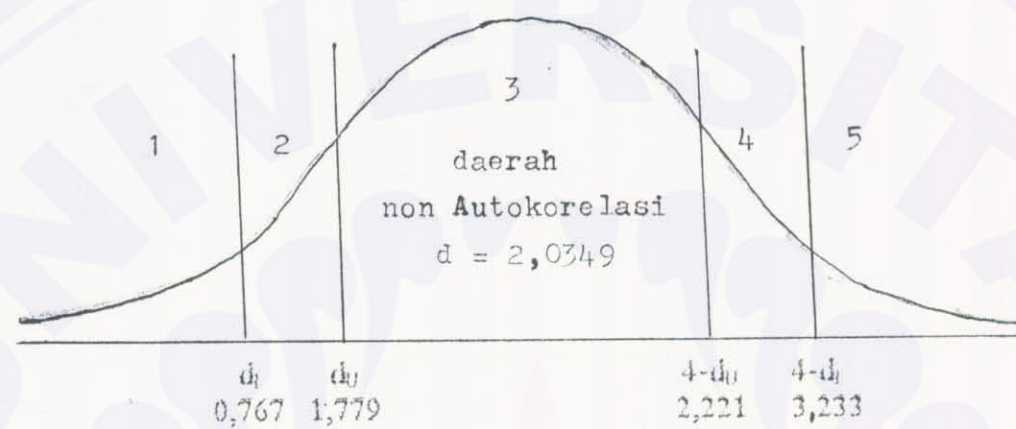
Variabel Terikat	Variabel Bebas	R^2
$\log X_1$	$\log X_2$	0,3973
	$\log X_3$	0,0900
$\log X_2$	$\log X_3$	0,2903

Sumber : Lampiran 2

Berdasarkan tabel 7 dapat diketahui bahwa nilai R^2 dari masing-masing regresi sederhana mendekati nol. Dengan demikian di antara variabel-variabel bebas tidak terjadi multikolinearitas.

4.4.2 Uji Autokorelasi

Autokorelasi terjadi apabila kesalahan pengganggu pada suatu periode tertentu berkorelasi dengan kesalahan pengganggu pada periode lain. Untuk mendeteksi adanya autokorelasi digunakan Durbin-Watson test. Berdasarkan pengolahan data yang tercantum pada lampiran 3 menunjukkan bahwa nilai Durbin-Watson sebesar 2,0349. Apabila dibandingkan dengan melihat tabel Dw untuk $k = 3$, $n = 14$ dan $\alpha = 5\%$, maka kita bisa melihat nilai kritis $d_u = 1,779$ dan $d_l = 0,767$. Dengan demikian dalam model regresi tidak terjadi autokorelasi, karena nilai $d = 2,0349$ terletak pada daerah penerimaan H_0 , yakni $d_u < d < (4 - d_u)$ seperti terlihat pada gambar 5.



Gambar 5 : Pengujian Terhadap Kemungkinan Adanya Autokorelasi Dalam Model Regresi Melalui Uji Durbin-Watson Dengan $k = 3$, $n = 14$ dan $\alpha = 5\%$

4.4.3 Pengujian Heteroskedastisitas

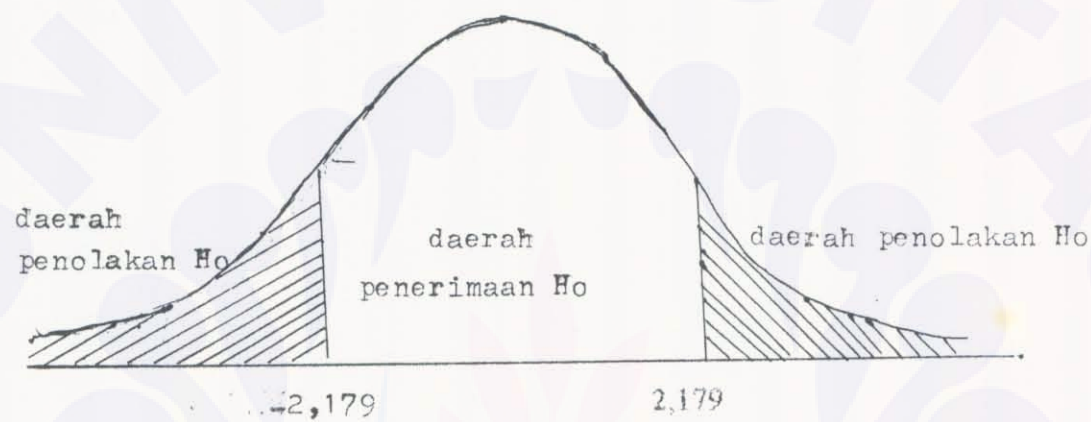
Heteroskedastisitas terjadi apabila varians gangguan berbeda dari satu observasi ke observasi lainnya. Untuk mendeteksi adanya heteroskedastisitas digunakan uji Park. Berdasarkan pengolahan data yang tercantum pada lampiran 4, nilai t_{hitung} dapat dilihat pada tabel 8.

Tabel 8 : Nilai t_{hitung} Berdasarkan Uji Park Pada Tingkat Keyakinan 95%

Variabel Bebas	t_{hitung}	t_{tabel}
$\log X_1$	-0,668	$\pm 2,179$
$\log X_2$	-0,558	
$\log X_3$	-0,698	

Sumber : Lampiran 4

Apabila dibandingkan antara nilai t_{hitung} dengan nilai t_{tabel} dapat diketahui bahwa variabel bebas tersebut terletak pada daerah penerimaan H_0 , yakni $-t_{\alpha/2} < t_{hitung} < t_{\alpha/2}$ seperti terlihat pada gambar 6. Dengan demikian dalam model regresi tidak terjadi heteroskedastisitas.



Gambar 6 : Pengujian Terhadap Kemungkinan Adanya Heteroskedastisitas Dalam Model Regresi Melalui Uji Park Pada Tingkat Keyakinan 95%

4.5 Pembahasan

Tujuan ekonomi makro secara regional berimplikasi terhadap pentingnya penelaahan aspek transportasi, karena dapat mendorong berbagai proses perencanaan pembangunan. Proses perencanaan pembangunan seperti dalam Repelita, umumnya meliputi pembahasan tentang produksi, penduduk, tenaga kerja dan faktor nature dalam skala yang lebih makro. Tujuan ekonomi tersebut kemudian diterjemahkan dalam kuantitas barang dan jasa yang harus diproduksi, sehingga pada akhirnya akan muncul adanya kebutuhan sarana dan prasarana transportasi. (Nuzul Achyar, 1995:20).

Sarana dan prasarana transportasi merupakan unsur yang tidak dapat dipisahkan dalam setiap sistem transportasi, sehingga memungkinkan terjadinya interaksi antar komponen-komponen transportasi. Transportasi darat membutuhkan sarana berupa kendaraan bermotor, meliputi sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang dan lain-lain yang berfungsi sebagai alat angkut barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain dengan lancar dan cepat. Prasarana transportasi yang dibutuhkan adalah berupa jalan dan bangunan pelengkap yang terdiri dari jembatan, trotoar, marka jalan, rambu-rambu lalu lintas dan tempat parkir kendaraan.

Penggunaan tempat-tempat terbuka sepanjang jalan di bawah penguasaan Pemerintah Kotamadya Dati II Mojokerto memerlukan pengusahaan tempat-tempat parkir. Pengusahaan tempat parkir dapat dilakukan oleh pemerintah daerah setempat atau pihak swasta. 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.

Penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto selama triwulan I tahun 1995/1996 sampai dengan triwulan II tahun 1998/1999 mengalami peningkatan rata-rata sebesar 2,07% tiap triwulan, walaupun pada tahun triwulan I tahun 1998/1999 penerimaan retribusi parkir menurun cukup drastis sebesar 10,53% dibanding triwulan IV tahun 1997/1998. Peningkatan penerimaan retribusi parkir yang paling besar terjadi

pada triwulan II tahun 1997/1998 sebesar Rp 56.423.750,00 dari Rp 50.975.300,00 pada triwulan I tahun yang sama atau mengalami kenaikan sebesar 10,63%. Hal ini disebabkan meningkatnya jumlah sepeda motor, mobil penumpang, dan mobil barang yang diparkir masing-masing sebesar 9,35%, 10,97% dan 13,30% dibanding triwulan sebelumnya.

Pemerintah Kotamadya Dati II Mojokerto sebenarnya dapat meningkatkan penerimaan retribusi parkir lebih besar lagi, apabila penyimpangan-penyimpangan yang terjadi dalam pemungutan retribusi parkir dapat dihilangkan. Penyimpangan tersebut meliputi adanya karcis retribusi parkir yang dipakai ulang oleh juru parkir, ketidakjujuran juru parkir dalam menyetorkan hasil pungutan dan adanya pengusaha tempat parkir yang tidak menggunakan karcis retribusi parkir yang telah diberikan oleh pemerintah daerah. R. A. Musgrave (1991:294) mengemukakan bahwa adanya penyimpangan dalam keuangan negara merupakan faktor yang dapat menimbulkan terjadinya inefisiensi terhadap penerimaan keuangan negara.

Pengeluaran pemerintah dari tahun ke tahun semakin meningkat, sehingga apabila penyelenggaraan tugas-tugas pemerintahan tidak efisien, maka jumlah kebocoran uang negara akan semakin besar jumlahnya. Selubungan dengan hal tersebut, maka pengawasan yang efektif harus ditingkatkan. Lembaga pengawasan yang aktif melakukan pengawasan menyebabkan peluang terjadinya penyelewengan dan penyalahgunaan uang negara dapat dihindari. Di samping lembaga pengawasan resmi yang ditetapkan undang-undang, pengawasan dapat dilakukan oleh masyarakat dan media massa. (Bohari, 1992:101).

Penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto dipengaruhi oleh beberapa variabel, meliputi jumlah sepeda motor yang diparkir, jumlah mobil penumpang yang diparkir dan jumlah mobil barang yang diparkir. Nilai konstanta bertanda positif sebesar 1570,40 menunjukkan penerimaan retribusi parkir sebesar Rp 1570,40 apabila variabel-variabel lainnya dianggap konstan. Variabel jumlah sepeda motor yang diparkir juga merupakan variabel yang berpengaruh positif terhadap

penerimaan retribusi parkir, sehingga apabila jumlah sepeda motor yang diparkir mengalami peningkatan maka penerimaan retribusi parkir akan mengalami peningkatan. Sebaliknya, apabila jumlah sepeda motor yang diparkir mengalami penurunan, maka penerimaan retribusi parkir akan menurun. Hal tersebut ditunjukkan oleh nilai koefisien regresi dari variabel jumlah sepeda motor yang diparkir bertanda positif sebesar 0,39474, berarti apabila terdapat kenaikan jumlah sepeda motor yang diparkir sebesar 1% mengakibatkan terjadi kenaikan penerimaan retribusi parkir sebesar 0,39474%. Pengaruh jumlah sepeda motor yang diparkir terhadap penerimaan retribusi parkir terlihat dari pengujian secara parsial yang menunjukkan nilai t_{hitung} (3,615) lebih besar daripada nilai t_{tabel} (1,812), berarti secara parsial faktor jumlah sepeda motor yang diparkir berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir.

Variabel lain yang berpengaruh nyata terhadap penerimaan retribusi parkir adalah jumlah mobil penumpang yang diparkir dan jumlah mobil barang yang diparkir. Koefisien regresi dari variabel jumlah mobil penumpang yang diparkir bertanda positif sebesar 0,27143, berarti apabila terdapat kenaikan jumlah mobil penumpang yang diparkir sebesar 1% mengakibatkan penerimaan retribusi parkir mengalami kenaikan sebesar 0,27143%. Jumlah mobil penumpang berpengaruh nyata terlihat dari pengujian secara parsial yang menunjukkan nilai t_{hitung} (2,283) lebih besar daripada nilai t_{tabel} (1,812). Jumlah mobil barang yang diparkir juga mempunyai pengaruh positif terhadap penerimaan retribusi parkir. Hal tersebut ditunjukkan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,28669, berarti apabila jumlah mobil yang diparkir meningkat sebesar 1% akan menyebabkan penerimaan retribusi mengalami kenaikan sebesar 0,28669%. Hubungan tersebut diperjelas dengan perhitungan secara parsial yang menunjukkan nilai t_{hitung} (3,450) berada pada daerah penolakan H_0 .

Selain hal tersebut, hasil pengujian secara simultan memberikan gambaran adanya pengaruh nyata dari jumlah sepeda motor yang diparkir, jumlah mobil penumpang yang diparkir dan jumlah mobil barang yang diparkir terhadap penerimaan retribusi parkir, yang ditunjukkan oleh nilai F_{hitung} (1099,646) lebih besar daripada

nilai F_{tabel} (3,71). Kenyataan ini didukung oleh nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,99698. Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengetahui variasi penerimaan retribusi parkir yang ditentukan oleh variasi jumlah sepeda motor yang diparkir, jumlah mobil penumpang yang diparkir dan jumlah mobil barang yang diparkir. Koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,99698 menunjukkan bahwa 99,698% variasi penerimaan retribusi parkir ditentukan oleh variasi jumlah sepeda motor yang diparkir, jumlah mobil penumpang yang diparkir dan jumlah mobil barang yang diparkir, sedangkan sisanya sebesar 0,302% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak tercantum dalam model.

Dalam penelitian ini disebutkan apabila terjadi peningkatan aktivitas/mobilitas masyarakat maka akan diikuti oleh permintaan terhadap kebutuhan kendaraan bermotor yang semakin meningkat, sehingga frekuensi penggunaan sarana dan prasarana transportasi semakin tinggi. Menurut Nuzul Acyar (1995:5) dikatakan bahwa permintaan terhadap kendaraan bermotor adalah bersifat *derived demand* atau tidak bersifat langsung, karena kebutuhan ini muncul setelah adanya final demand, yakni tujuan akhir. Hal tersebut karena pada dasarnya jasa transportasi diturunkan dari:

1. Kebutuhan seseorang untuk berjalan dari satu lokasi ke lokasi lainnya.
2. Permintaan angkutan tertentu agar dapat mencapai tempat yang diinginkan.

Pada saat harga kendaraan bermotor sangat mahal dan merupakan barang luks tidak banyak orang yang memilikinya, tetapi setelah adanya kemajuan teknologi automobil kendaraan bermotor dapat dijual lebih murah, sehingga kepemilikan kendaraan bermotor berkembang dengan cepat. Perkembangan pola kepemilikan kendaraan bermotor ini mengakibatkan suatu aktivitas berjalan dengan cepat, sehingga akhirnya keberadaan kendaraan bermotor menjadi sangat esensial. Marbun (1990:50) menyatakan bahwa faktor-faktor yang mendorong orang berhasrat memiliki kendaraan bermotor pribadi, meliputi:

- a. tingkat pendapatan rata-rata masyarakat bertambah setiap tahun
- b. produksi massal kendaraan bermotor

c. sistem pemasaran kendaraan bermotor yang agresif.

Konsep dasar dalam ilmu ekonomi menyatakan bahwa keinginan manusia tidak terbatas, tetapi ketersediaan sumberdaya memiliki keterbatasan. Dalam ilmu ekonomi dipelajari cara mengalokasikan sumberdaya yang terbatas tersebut agar dapat memberikan pemenuhan optimal bagi kebutuhan manusia yang tidak terbatas. Pemanfaatan secara optimal sumberdaya tersebut dimaksudkan dapat memberi utilitas maksimal. Manfaat kendaraan bermotor dalam meningkatkan utilitas tersebut dapat dilihat pada proyek pengelolaan sumberdaya menjadi barang jadi sampai dapat dipasarkan dan dinikmati konsumen. (Nuzul Achyar, 1995:10). Di samping hal tersebut, manfaat kendaraan bermotor yang lain dapat memperluas pasar, meningkatkan spesialisasi dan meningkatkan produktivitas serta efisiensi. W. W. Rostow yang memperhatikan tahap perkembangan ekonomi berbagai negara menunjukkan bahwa sarana transportasi dapat membantu dalam memperkecil biaya transportasi internal, mendorong ekspor dan mendorong munculnya industri modern.

BAB V
SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Dari analisis regresi yang telah dilakukan, yakni regresi model log ganda pada faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto dapat disimpulkan sebagai berikut.

1. Variabel jumlah sepeda motor berpengaruh positif sebesar 0,39474 terhadap penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto, berarti apabila terdapat kenaikan jumlah sepeda motor yang diparkir sebesar 1% mengakibatkan peningkatan penerimaan retribusi parkir sebesar 0,39474%.
2. Variabel jumlah mobil penumpang berpengaruh positif sebesar 0,27143 terhadap penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto, berarti apabila terdapat kenaikan jumlah mobil penumpang yang diparkir sebesar 1% mengakibatkan peningkatan penerimaan retribusi parkir sebesar 0,27143%.
3. Variabel jumlah mobil barang berpengaruh positif sebesar 0,28669 terhadap penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto, berarti apabila terdapat kenaikan jumlah mobil barang yang diparkir sebesar 1% mengakibatkan peningkatan penerimaan retribusi parkir sebesar 0,28669%.
4. Pada pengujian secara simultan (F - Test) menunjukkan F_{hitung} sebesar 1099,646 sedangkan F_{tabel} pada tingkat keyakinan 95% sebesar 3,71, berarti secara simultan variabel jumlah sepeda motor yang diparkir, jumlah mobil penumpang yang diparkir dan jumlah mobil barang yang diparkir mempunyai pengaruh terhadap variasi penerimaan retribusi parkir, karena F_{hitung} lebih besar daripada F_{tabel} .
5. Koefisien determinasi (R^2) penerimaan retribusi parkir sebesar 0,99698, berarti variasi penerimaan retribusi parkir di Kotamadya Dati II Mojokerto sebesar 99,698% dipengaruhi oleh jumlah sepeda motor yang diparkir, jumlah mobil penumpang yang diparkir dan jumlah mobil barang yang diparkir, sedangkan sisanya

sebesar 0,302% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak tercantum dalam model.

5.2 Saran

1. Mengingat kontribusi penerimaan retribusi parkir terhadap penerimaan retribusi daerah cenderung mengalami penurunan dan perkembangan jumlah kendaraan bermotor cenderung berkembang dengan pesat, maka harus ada pengawasan yang lebih ketat baik pada lokasi parkir umum maupun lokasi parkir khusus. Dengan demikian adanya penyimpangan-penyimpangan atau kebocoran-kebocoran hasil pemungutan retribusi parkir dapat dihindari.
2. Untuk mengoptimalkan penerimaan retribusi parkir dituntut adanya kesadaran baik dari pengguna jasa parkir maupun juru parkir. Pengguna jasa parkir diharapkan kedisiplinannya dalam membayar dan mengambil sobekan karcis parkir, sedangkan juru parkir diharapkan dapat diikuti dalam pelatihan-pelatihan yang mengankan pada proses kepemimpinan di lapangan.
3. Untuk memperlancar arus lalu lintas, terutama pada jalan-jalan yang dekat dengan pusat pertokoan dan pembelanjaan diharapkan mempunyai tempat parkir khusus.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, 1993, **Manajemen Transportasi**, Rajawali Press, Jakarta
- Aris Ananta, 1987, **Landasan Ekonometrika**, Gramedia, Jakarta
- Bappeda, 1997, **Studi Transportasi Kotamadya Mojokerto Tahun 1997/1998**, Tidak dipublikasikan
- Bohari, 1992, **Pengawasan Keuangan Negara**, Rajawali Press, Jakarta
- Davey, 1989, **Pembiayaan Pemerintahan Daerah**, UI-Press, Jakarta
- Departemen Perhubungan RI, 1993, **Keputusan Menteri Perhubungan ; Fasilitas Parkir Untuk Umum**, Tidak dipublikasikan
- Departemen Dalam Negeri RI, 1997, **Kebijaksanaan Direktorat Pembinaan Pendapatan Daerah**, Dirjen Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah, Tidak dipublikasikan
- Didik J. Rachbini, 1996, **Otonomi, Keuangan Daerah dan Strategi Investasi**, Makalah pada Temu Ilmiah Mahasiswa dan Sarasehan Nasional; Penerapan Otonomi Daerah Menyongsong Era Pasar Bebas, HMJ IESP Fakultas Ekonomi Universitas Jember, 28 November - 1 Desember 1996
- Faisal Basri, 1995, **Perekonomian Indonesia Menjelang Abad XXI**, UI, Jakarta
- Gujarati, 1991, **Ekonometrika Dasar**, Erlangga, Jakarta
- Ibnu Syamsi, 1986, **Dasar-Dasar Kebijakan Keuangan Negara**, Bina Aksara, Jakarta
- I. Ketut Suarka, 1981, **Peranan Parkir Terhadap APBD Rutin Dan Pembangunan Daerah Tingkat II Badung**, Fakultas Ekonomi Universitas Jember, Tidak dipublikasikan
- Kantor Statistik Kotamadya Mojokerto, 1997, **Kotamadya Mojokerto Dalam Angka**, Mojokerto

- Kristiaji, 1985, **Masalah Sekitar Peningkatan Pendapatan Daerah Di Indonesia**, LP3ES, Jakarta
- Marbun, 1990, **Kota Indonesia Masa Depan**, Erlangga, Jakarta
- Maris Masri, 1989, **Keuangan Pemerintah Daerah di Indonesia**, UI, Jakarta
- Mochtar Mas' oed, 1997, **Kritik Sosial Dalam Wacana Pembangunan**, UII-Press, Yogyakarta
- Munawir, 1980, **Pokok-Pokok Perpajakan**, Liberty, Yogyakarta
- Musgrave, 1991, **Keuangan Negara Teori Dan Praktek**, Erlangga, Jakarta
- Nasution, 1986, **Pajak dan Retribusi Daerah**, Universitas Terbuka, Jakarta
- Nuzul Achyar, 1995, **Pengantar Proyek-Proyek Transportasi**, LPFE-UI, Jakarta
- Pamudji, 1980, **Pembinaan Perkotaan Di Indonesia**, Ichtar, Jakarta
- Rustian Kamaludin, 1991, **Beberapa Aspek Pelaksanaan Kebijakan Daerah**. LPFE-UI, Jakarta
- _____, 1986, **Ekonomi Transportasi**, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Siregar, 1990, **Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan**, LPFE-UI, Jakarta
- Soelistyo, 1982, **Pengantar Ekonometri I**, BPFE-UGM, Yogyakarta
- Soetrisno, Ph, 1986, **Dasar-Dasar Ilmu Keuangan Daerah**, BPFE-UGM, Yogyakarta
- Suparmoko, 1986, **Keuangan Negara Dalam Teori Dan Praktek**, BPFE-UGM, Yogyakarta
- Susanti, Hera, 1995, **Studi Kasus Proyek-Proyek Transportasi**, LPFE-UI, Jakarta
- Yosef R.K., 1995, **Prospek Otonomi Daerah Di Negara RI**, Rajawali Press, Jakarta

Lampiran 1 : Jumlah Penerimaan Retribusi Parkir, Jumlah Sepeda Motor yang Diparkir, Jumlah Mobil Penumpang yang Diparkir dan Jumlah Mobil yang Diparkir Di Kotamadya Dati II Mojokerto Selama Tahun 1995/1996 Triwulan I Sampai dengan Tahun 1998/1999 Triwulan II

Tahun	Penerimaan Retribusi Parkir (Rp)	Sepeda Motor (unit)	Mobil Penumpang (unit)	Mobil Barang (unit)
1995/1996				
- triwulan I	38.965.450	90.817	37.965	14.870
- triwulan II	40.575.250	93.322	39.574	15.983
- triwulan III	41.870.900	96.698	40.271	16.598
- triwulan IV	44.362.700	100.680	42.362	17.675
1996/1997				
- triwulan I	46.950.800	106.174	44.973	18.035
- triwulan II	48.327.100	111.985	46.937	19.552
- triwulan III	48.021.200	112.256	46.359	18.768
- triwulan IV	52.785.750	122.876	49.975	21.655
1997/1998				
- triwulan I	50.975.300	118.432	49.575	20.203
- triwulan II	56.423.750	130.655	55.635	22.891
- triwulan III	58.450.550	129.897	56.917	25.023
- triwulan IV	55.423.900	127.322	54.103	22.642
1998/1999				
- triwulan I	49.585.450	115.673	46.215	19.906
- triwulan II	50.241.100	117.205	49.012	19.783

Sumber : Dinas Pendapatan Daerah Kotamadya Mojokerto

Lampiran 2 : Pengujian Kemungkinan Adanya Multikolinieritas terhadap Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Parkir di Kotamadya Mojokerto

HEADER DATA FOR: C:MUK-02 LABEL: FAKTOR2 YANG MEMPENGARUHI RETRI.PARKIR
 NUMBER OF CASES: 14 NUMBER OF VARIABLES: 8

	Y	X1	X2	X3	LOG Y	LOG X1	LOG X2	LOG X3
1	38965450	90817	37965	14870	7.59068	4.95817	4.57938	4.17231
2	40575250	93322	39574	15983	7.60826	4.96998	4.59741	4.20366
3	41870900	96698	40271	16598	7.62191	4.98542	4.60499	4.22006
4	44362700	100680	42362	17675	7.64702	5.00294	4.62698	4.24736
5	46950800	106174	44973	18035	7.67164	5.02602	4.65295	4.25612
6	48327150	111985	46937	19552	7.68419	5.04916	4.67152	4.29119
7	48021200	112256	46539	18768	7.68143	5.05021	4.66782	4.27342
8	52785750	122876	49975	21655	7.72252	5.08947	4.69875	4.33556
9	50975300	118432	49575	20203	7.70736	5.07347	4.69526	4.30542
10	56423750	130655	55653	22891	7.75146	5.11613	4.74549	4.35966
11	58450550	129897	56917	25023	7.76679	5.11360	4.75524	4.39834
12	55423900	127322	54103	22642	7.74370	5.10490	4.73322	4.35491
13	49585450	115673	46215	19906	7.69535	5.06323	4.66478	4.29898
14	50241100	117205	49012	19783	7.70106	5.06895	4.69030	4.29629

REGRESSION ANALYSIS

HEADER DATA FOR: C:MUK-02 LABEL: FAKTOR2 YANG MEMPENGARUHI RETRI.PARKIR
 NUMBER OF CASES: 14 NUMBER OF VARIABLES: 8

INDEX	NAME	MEAN	STD. DEV.
1	LOG X2	4.67029	.05458
2	LOG X3	4.28666	.06356
DEP. VAR.:	LOG X1	5.04797	.05249

DEPENDENT VARIABLE: LOG X1

VAR.	REGRESSION COEFFICIENT	STD. ERROR	T(DF= 11)	PROB.	PARTIAL r ²
LOG X2	.68639	.25492	2.693	.02093	.3973
LOG X3	.22830	.21888	1.043	.31931	.0900
CONSTANT	.86368				

STD. ERROR OF EST. = .00926

ADJUSTED R SQUARED = .96887

R SQUARED = .97366

MULTIPLE R = .98674

ANALYSIS OF VARIANCE TABLE

SOURCE	SUM OF SQUARES	D.F.	MEAN SQUARE	F RATIO	PROB.
REGRESSION	.03487	2	.01744	203.275	2.060E-09
RESIDUAL	.00094	11	8.577161E-05		
TOTAL	.03581	13			

----- REGRESSION ANALYSIS -----

HEADER DATA FOR: C:\MUK-02 LABEL: FAKTOR2 YANG MEMPENGARUHI RETRI.PARKIR
 NUMBER OF CASES: 14 NUMBER OF VARIABLES: 8

INDEX	NAME	MEAN	STD. DEV.
1	LOG X1	5.04797	.05249
2	LOG X3	4.28666	.06356
DEP. VAR.:	LOG X2	4.67029	.05458

DEPENDENT VARIABLE: LOG X2

VAR.	REGRESSION COEFFICIENT	STD. ERROR	T(DF= 11)	PROB.	PARTIAL r ²
LOG X1	.57876	.21495	2.693	.02093	.3973
LOG X3	.37649	.17749	2.121	.05746	.2903
CONSTANT	.13482				

STD. ERROR OF EST. = .00850

ADJUSTED R SQUARED = .97572
 R SQUARED = .97945
 MULTIPLE R = .98967

ANALYSIS OF VARIANCE TABLE

SOURCE	SUM OF SQUARES	D.F.	MEAN SQUARE	F RATIO	PROB.
REGRESSION	.03792	2	.01896	262.193	5.248E-10
RESIDUAL	.00080	11	7.232214E-05		
TOTAL	.03872	13			

----- REGRESSION ANALYSIS -----

HEADER DATA FOR: C:MUK-02 LABEL: FAKTOR2 YANG MEMPENGARUHI RETRI.PARKIR
 NUMBER OF CASES: 14 NUMBER OF VARIABLES: 8

INDEX	NAME	MEAN	STD. DEV.
1	LOG X1	5.04797	.05249
2	LOG X2	4.67029	.05458
DEP. VAR.:	LOG X3	4.28666	.06356

DEPENDENT VARIABLE: LOG X3

VAR.	REGRESSION COEFFICIENT	STD. ERROR	T(DF= 11)	PROB.	PARTIAL r ²
LOG X1	.39423	.37796	1.043	.31931	.0900
LOG X2	.77103	.36350	2.121	.05746	.2903
CONSTANT	-1.30435				

STD. ERROR OF EST. = .01217

ADJUSTED R SQUARED = .96334

R SQUARED = .96898

MULTIPLE R = .98437

ANALYSIS OF VARIANCE TABLE

SOURCE	SUM OF SQUARES	D.F.	MEAN SQUARE	F RATIO	PROB.
REGRESSION	.05089	2	.02545	171.807	5.058E-09
RESIDUAL	.00163	11	.00015		
TOTAL	.05252	13			

Lampiran 3 : Hasil Persamaan Regresi Berganda serta Pengujian Kemungkinan Adanya Autokorelasi Melalui Uji Durbin Watson terhadap Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Parkir di Kotamadya Mojokerto

----- REGRESSION ANALYSIS -----

HEADER DATA FOR: C:MUK-02 LABEL: FAKTOR2 YANG MEMPENGARUHI RETRI.PARKIR
 NUMBER OF CASES: 14 NUMBER OF VARIABLES: 8

INDEX	NAME	MEAN	STD. DEV.
1	LOG X1	5.04797	.05249
2	LOG X2	4.67029	.05458
3	LOG X3	4.28666	.06356
DEP. VAR.:	LOG Y	7.68524	.05351

DEPENDENT VARIABLE: LOG Y

VAR.	REGRESSION COEFFICIENT	STD. ERROR	T(DF= 10)	PROB.	PARTIAL r ²
LOG X1	.39474	.10919	3.615	.00473	.5665
LOG X2	.27143	.11891	2.283	.04559	.3425
LOG X3	.28669	.08309	3.450	.00622	.5435
CONSTANT	3.19601				

STD. ERROR OF EST. = .00335

ADJUSTED R SQUARED = .99607

R SQUARED = .99698

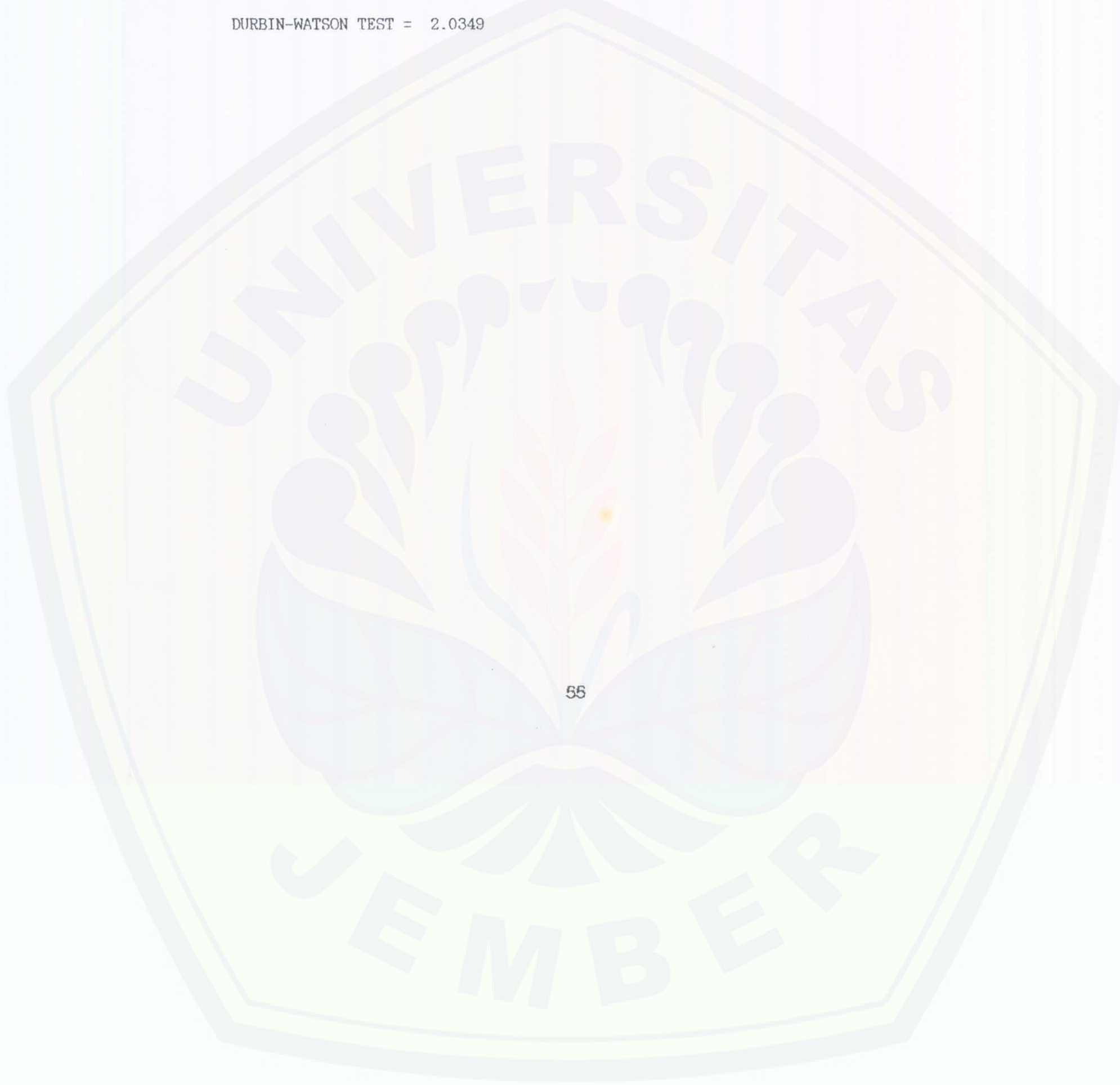
MULTIPLE R = .99849

ANALYSIS OF VARIANCE TABLE

SOURCE	SUM OF SQUARES	D.F.	MEAN SQUARE	F RATIO	PROB.
REGRESSION	.03711	3	.01237	1099.646	7.400E-13
RESIDUAL	.00011	10	1.124933E-05		
TOTAL	.03722	13			

	OBSERVED	CALCULATED	RESIDUAL	STANDARDIZED RESIDUALS
1	7.591	7.592	-.00165	*
2	7.608	7.611	-.00261	*
3	7.622	7.624	-.00182	*
4	7.647	7.644	.00258	*
5	7.672	7.663	.00853	*
6	7.684	7.687	-.00315	*
7	7.681	7.682	-.00022	*
8	7.723	7.723	-.00085	*
9	7.707	7.707	-9.89524E-05	*
10	7.751	7.753	-.00202	*
11	7.767	7.766	.00057	*
12	7.744	7.744	-.00066	*
13	7.695	7.693	.00205	*
14	7.701	7.702	-.00065	*

DURBIN-WATSON TEST = 2.0349



Lampiran 4 : Pengujian Kemungkinan Adanya Heteroskedastisitas Melalui Uji Park terhadap Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Parkir di Kotamadya Mojokerto

----- REGRESSION ANALYSIS -----

HEADER DATA FOR: C:MUK-04 LABEL: FAKTOR2 YANG MEMPENGARUHI RETRI.PARKIR
 NUMBER OF CASES: 14 NUMBER OF VARIABLES: 10

INDEX	NAME	MEAN	STD.DEV.
1	ln X1	5.04797	.05249
2	ln X2	4.67029	.05458
3	ln X3	4.28666	.06356
DEP. VAR.: X RES^2		8.035232E-06	1.889434E-05

DEPENDENT VARIABLE: X RES^2

VAR.	REGRESSION COEFFICIENT	STD. ERROR	T(DF= 12)	PROB.
ln X1	-6.82068E-05	.00010	-.668	.51649
CONSTANT	.00035			

STD. ERROR OF EST. = .00002

r SQUARED = .03590
 r = -.18947

ANALYSIS OF VARIANCE TABLE

SOURCE	SUM OF SQUARES	D.F.	MEAN SQUARE	F RATIO	PROB.
REGRESSION	1.666122E-10	1	1.666122E-10	.447	.5165
RESIDUAL	4.474337E-09	12	3.728614E-10		
TOTAL	4.640949E-09	13			

----- REGRESSION ANALYSIS -----

DEPENDENT VARIABLE: X RES^2

VAR.	REGRESSION COEFFICIENT	STD. ERROR	T(DF= 12)	PROB.
ln X2	-5.50602E-05	9.866906E-05	-.558	.58709
CONSTANT	.00027			

STD. ERROR OF EST. = .00002

r SQUARED = .02529
 r = -.15904



MILIK PERPUSTAKAAN
 UNIVERSITAS JEMBER

JEMBER

ANALYSIS OF VARIANCE TABLE

SOURCE	SUM OF SQUARES	D.F.	MEAN SQUARE	F RATIO	PROB.
REGRESSION	1.173850E-10	1	1.173850E-10	.311	.5871
RESIDUAL	4.523564E-09	12	3.769637E-10		
TOTAL	4.640949E-09	13			

REGRESSION ANALYSIS

DEPENDENT VARIABLE: X RES^2

VAR.	REGRESSION COEFFICIENT	STD. ERROR	T(DF= 12)	PROB.
ln X3	-5.87314E-05	8.411876E-05	-.698	.49836
CONSTANT	.00026			

STD. ERROR OF EST. = .00002

r SQUARED = .03904
r = -.19758

ANALYSIS OF VARIANCE TABLE

SOURCE	SUM OF SQUARES	D.F.	MEAN SQUARE	F RATIO	PROB.
REGRESSION	1.811703E-10	1	1.811703E-10	.487	.4984
RESIDUAL	4.459779E-09	12	3.716483E-10		
TOTAL	4.640949E-09	13			