

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengantar

Penelitian ini menggunakan data primer yang bersumber dari jumlah kendaraan sepeda motor yang parkir di lokasi objek penelitian, yakni :

1. Parkir di depan Mall Malioboro,
2. Parkir di Kantor DPRD I DIY, dan
3. Parkir Kantor Gubernur DIY.

dengan pertimbangan bahwa ketiga lokasi parkir tersebut merupakan lokasi terpadat dibandingkan dengan lokasi parkir lainnya yang ada di kawasan wisata "Malioboro". Sampel dipilih dengan teknik acak atau random dengan menghitung jumlah kendaraan yang masuk lokasi parkir selama 2 (dua) jam untuk 2 (dua) *shift* waktu.

B. Profil Data

**Tabel 5.1 Data Parkir Sepeda Motor *shift* Siang dan Malam
(Senin, 18 November 2013, Jam 15.30-19.30)**

No	Lokasi Parkir	1 Jam/ I	1 Jam/ II	Jumlah	Rata- Rata
1	Malioboro Mall				
	- Kapling I	113	105	218	109
	- Kapling II	98	110	208	104
	- Kapling III	91	74	165	82,5
	- Kapling IV	104	116	220	110
	- Kapling V	66	78	144	72

2	Kantor DPRD DIY				
	- Kapling I	76	93	169	84,5
	- Kapling II	106	121	227	113,5
3	Kantor Gubernur				
	- Kapling I	103	114	217	108,5
	- Kapling II	65	78	143	71,5
Jumlah					855,5
Jumlah Rata- Rata					95

Sumber : Data Primer diolah

Dari tabel diatas , nampak bahwa lokasi di kawasan Kantor DPRD DIY relatif lebih padat dibandingkan dengan kedua lokasi lainnya. Hal tersebut dikarenakan lokasi parkir yang dekat dengan lokasi-lokasi strategis yang ada di Malioboro dan lokasi tersebut dekat dengan fasilitas pendukung seperti toilet umum dan masjid, serta kecenderungan masyarakat memarkirkan kendaraan bermotornya di lokasi parkir depan Kantor DPRD DIY lantaran menghindari kepadatan dan kemacetan di Jalan Malioboro.

Sementara itu, bila kita perhatikan secara total untuk lokasi parkir pada ketiga kawasan diatas yang menjadi sampel dalam penelitian ini, rata-rata jumlah kendaraan bermotor yang parkir dalam setiap jam nya pada setiap satu lokasi sebesar 95 kendaraan, sedangkan *shift* waktu perpakiran dalam 1 (satu) hari kerja adalah sebagai berikut :

Tabel 5.2 Shift Waktu Parkir Sepeda Motor

<i>Shift</i>	Rentang Waktu
<i>Shift 1</i>	09.00 – 17.00
<i>Shift 2</i>	17.00 – 21.00

Sumber : UPT Malioboro 2013

Dari gambaran shift waktu untuk fasilitas parkir sepeda motor, dapat diperkirakan jumlah kendaraan yang parkir di ketiga lokasi tersebut dalam 1 (satu) hari, sebagai berikut :

Tabel 5.3 Jumlah Kendaraan yang Parkir / Lokasi Kapling Parkir

Shift	Waktu	Jumlah Waktu	Jumlah Kendaraan/Jam	Jumlah Kendaraan
Shift I	09.00 – 17.00	8 Jam	95	760
Shift II	17.00 – 21.00	4 Jam	95	380
Jumlah				1140

Sumber : Data Primer diolah

Untuk setiap lokasi area parkir membutuhkan tenaga sebanyak 3-7 orang dalam 1 (satu) *shift* waktu, sehingga untuk setiap lokasi parkir yang ada dengan 2 (dua) *shift* waktu dalam satu hari, diperlukan tenaga kerja 4-8 orang. Gambaran tersebut, dapat dilihat dalam tabel berikut :

Tabel 5.4 Jumlah Tenaga Kerja Parkir yang bertugas

Shift	Mall Malioboro	Kantor DPRD DIY	Kantor Gubernur	Jumlah
Shift I				
- Kapling I	2 orang	2 orang	2 orang	14 orang
- Kapling II	1 orang	1 orang	1 orang	
- Kapling III	2 orang	-	-	
- Kapling IV	2 orang	-	-	
- Kapling V	1 orang	-	-	
Shift II				
- Kapling I	2 orang	2 orang	2 orang	17 orang
- Kapling II	1 orang	3 orang	2 orang	
- Kapling III	1 orang	-	-	
- Kapling IV	2 orang	-	-	
- Kapling V	2 orang	-	-	

Sumber : Data Primer

Dalam Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 16 Tahun 2011 mengenai Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 18 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perpajakan, bagi hasil retribusi parkir tepi jalan umum antara Pemerintah Kota dan Juru Parkir didasarkan pada karcis yang terpakai dan ditetapkan sebagai berikut :

Tabel 5.5 Bagi Hasil Pendapatan Retribusi Parkir

No.	Kawasan	Pemerintah Kota	Juru Parkir
1	I	25%	75%
2	II	20%	80%

Sumber : Perwal No.16 Tahun 2011

Pada setiap pengelola parkir wajib menyetorkan minimal Rp 200.000/shift yang senilai dengan 2 bendel karcis (200 lembar karcis parkir). Sementara itu, masyarakat yang menikmati fasilitas parkir, mengeluarkan biaya atas fasilitas tersebut sebesar Rp 1.000,00.

Tabel 5.6 Harga Tiket dan Tarif Retribusi Parkir

Jumlah Kendaraan	Bagi Hasil PEMKOT	Tarif Retribusi Parkir	Margin / Unit
105 / jam	25 %	Rp 1.000,-	Rp 750,-
1260 / hari	25 %	Rp 1.000,-	Rp 750,-

Sumber : Data Primer diolah

C. Analisis Data

1. Potensi Parkir Objek Penelitian

Bila kita lihat Tabel 5.3 diatas , jumlah kendaraan yang parkir pada tiap-tiap lokasi dalam 1 hari (dengan asumsi 95 kendaraan/jam) sebanyak 1140 setiap 1 kapling atau sebanyak 10260 untuk kesembilan

kapling dari tiga lokasi objek penelitian. Dengan gambaran tersebut, bila bagi hasil yang diterima oleh PEMDA adalah 25% dari tarif retribusi parkir, maka potensi penerimaan kontribusi parkir untuk PEMDA Kota Yogyakarta dapat dihitung sebagai berikut:

Tabel 5.7 Potensi Penerimaan Retribusi Parkir oleh PEMDA/Hari

Lokasi Parkir	Jumlah Kendaraan /Jam	Jumlah Kendaraan /Hari	Harga Tiket	Bagi Hasil PEMDA	Jumlah
Malioboro Mall					
- Kapling I	95	1140	Rp 1.000	25 %	Rp 285.000
- Kapling II	95	1140	Rp 1.000	25 %	Rp 285.000
- Kapling III	95	1140	Rp 1.000	25 %	Rp 285.000
- Kapling IV	95	1140	Rp 1.000	25 %	Rp 285.000
- Kapling V	95	1140	Rp 1.000	25 %	Rp 285.000
Kantor DPRD DIY					
- Kapling I	95	1140	Rp 1.000	25 %	Rp 285.000
- Kapling II	95	1140	Rp 1.000	25 %	Rp 285.000
Kantor Gubernur					
- Kapling I	95	1140	Rp 1.000	25 %	Rp 285.000
- Kapling II	95	1140	Rp 1.000	25 %	Rp 285.000
Jumlah/hari					Rp 2.565.000
Jumlah/Bulan (30 hari)					Rp 76.950.000
Jumlah/Tahun (360 hari)					Rp 923.400.000

Sumber : Data Primer Diolah

Hasil perhitungan dari jumlah kendaraan yang parkir pada tiap harinya pada tiga kawasan parkir wisata "Malioboro" yang menjadi sampel objek penelitian terlihat bahwa adanya potensi retribusi parkir yang berada pada kawasan wisata Malioboro sangat menguntungkan

sekali. Hasil ini merupakan 13% dari seluruh lokasi parkir di kawasan wisata “Malioboro” yang dikelola oleh Pemerintah Kota Yogyakarta yakni sebanyak 23 lokasi parkir dan 2% dari keseluruhan lahan parkir dari kawasan wisata yang ada di Kota Yogyakarta. Hal ini terbukti pula pada penelitian Elvi Juliansyah (2012), bahwa Parkir dapat dijadikan sumber pendapatan daerah yang potensial berdasarkan perbandingan antara realisasi target dengan realiasi penerimaan pada retribusi parkir terhadap pendapatan asli daerah

Tabel 5.8 Data Lokasi Parkir di kawasan wisata “Malioboro”

No.	Jalan	Lokasi
1	Malioboro	Dep. Hotel Garuda
2		Dep. Dinas Pariwisata Provinsi
3		Dep. DPRD Provinsi
4		Dep. Malioboro Mall
5		Dep. Toko OTANI
6		Dep. Toko Obat Sehat
7		Dep. Hotel Mutiara
8		Dep. Mac. Mohan
9		Dep. Toko SAMIJAYA
10		Dep. TIC Kepatihan (Kantor Gubernur)
11		Dep. Eks Apotek MARANATA
12	Jend. A. Yani	Dep. Toko Terang Bulan
13		Dep. Toko Sepatu BATA
14		Dep. Toko AL-FATH
15		Dep. Toko Roti JOEN
16		Dep. Toko Mas GAJAH SAKTI
17		Dep. Toko VARIA

18	Jend. A. Yani	Dep. Toko RAMAYANA
19		Dep. Toko MAKMUR JAYA
20		Dep. Toko Mas ANEKA
21		Dep. Pasar Beringharjo
22		Utara / Barat TPA
23		Dep. Toko Central

Sumber : UPT Malioboro 2013

2. Retribusi Parkir yang diterima PEMDA

Dari hasil retribusi parkiran pada tiga lokasi tersebut Pemda mendapatkan penerimaan sebesar Rp 923.400.000 dengan bagi hasil 25% dari harga karcis yakni Rp 1.000 oleh pengelola parkir. Setiap pengelola area parkir, pengelola parkir wajib menyetorkan Rp 200.000/*shift* yang artinya membeli 2 bendel karcis (200 lembar karcis parkir). Dengan demikian pendapatan retribusi Pemerintah Daerah dari parkir dapat dihitung :

Tabel 5.9 Retribusi Parkir yang diterima oleh PEMDA

Shift	Jumlah kendaraan/ kapling	Jumlah kendaraan untuk 9 kapling	Harga Tiket	Bagi Hasil	Penerimaan per kapling	Penerimaan total
I	200	1800	Rp 1.000	25%	Rp 50.000	Rp 450.000
II	200	1800	Rp 1.000	25%	Rp 50.000	Rp 450.000
Jumlah/hari						Rp 900.000
Penerimaan per bulan						Rp 27.000.000
Penerimaan per tahun						Rp 324.000.000

Sumber : Data Primer Diolah

Apabila kita bandingkan dengan potensinya, maka potensi parkir yang hilang sebesar

Tabel 5.10 Potensi Penerimaan retribusi PEMDA yang hilang

Waktu	Potensi Retribusi Parkir	Penerimaan Retribusi Parkir oleh PEMDA	Potensi Penerimaan yang hilang
Per Hari	Rp 2.565.000	Rp 900.000	Rp 1.665.000
Per Bulan	Rp 76.950.000	Rp 27.000.000	Rp 49.950.000
Per Tahun	Rp 923.400.000	Rp 324.000.000	Rp 599.400.000

Sumber : Data Primer Diolah

Hasil perbandingan potensi retribusi parkir dengan penerimaan retribusi parkir ini dapat dijelaskan bahwa penerimaan retribusi parkir oleh Pemerintah Kota Yogyakarta sangatlah rendah dan banyak potensi penerimaan yang hilang. Hal ini disepakati pula atas hasil penelitian Asep Tri Handoko (2012) atas kontribusi retribusi daerah yang rendah terutama pada objek penelitiannya yakni retribusi pasar terhadap pendapatan asli daerah.

3. Margin yang diterima Pengelola Parkir

Dari Tabel 5.6 dapat dilihat bahwa untuk setiap sepeda motor yang parkir, pengelola parkir mendapatkan selisih harga jual tiket parkir (margin) sebesar Rp. 700, apabila pengelola hanya membeli tiket parkir kepada PEMDA setempat hanya 2 bendel (200 lembar), maka total margin yang di terima pengola kapling dalam 1 hari adalah sebagai berikut :

Tabel 5.11 Total Margin yang diterima pengelola Kapling / Hari

<i>Shift</i>	Jumlah Kendaraan/Jam	Jumlah Kendaraan/shift	Margin/unit	Total Margin
<i>Shift I</i>	95	760	Rp. 750	Rp 570.000
<i>Shift II</i>	95	380	Rp. 750	Rp 285.000
Jumlah/Kapling				Rp 855.000
Jumlah Total				Rp 7.695.000

Sumber : Data Primer Diolah

4. Keuntungan Bersih Pengelola Parkir

Pengelola kapling diwajibkan membeli tiket parkir ke PEMDA setempat sebanyak 2 bendel (200 lembar) untuk tiap *shift*, apabila setiap area parkir rata-rata sebesar 10 orang dengan upah sebesar Rp 50.000/orang, maka keuntungan bersih atas pengelolaan kapling, dapat dihitung sebagai berikut :

Tabel 5.12 Keuntungan Bersih Pengelola Parkir

<i>Shift</i>	Pendapatan Parkir/Kapling	Upah Tenaga Parkir/Kapling	Biaya Tiket	Keuntungan Bersih/Kapling
I (4 orang)	Rp 450.000	Rp 200.000	Rp 50.000	Rp 200.000
II (5 orang)	Rp 450.000	Rp 250.000	Rp 50.000	Rp 150.000
Keuntungan per hari				Rp 350.000
Keuntungan per bulan				Rp 10.500.000
Keuntungan per tahun				Rp 126.000.000

Sumber : Data primer Diolah

Dari hasil tabel diatas menjelaskan bahwa biaya operasional murah juga menjadi salah satu faktor pendukung atas pontensialnya suatu lahan parkir, karena dalam hal ini (upah tenaga kerja) Pemerintah Kota Yogyakarta tidak terlibat. Hal ini disepakati pula pada penelitian Elvi

Juliansyah (2012), bahwa Pemerintah Daerah hanya memberikan peraturan secara teknis dalam pelaksanaan pengelolaan parkir.

5. Potensi Parkir Kawasan “Malioboro”

Apabila diasumsikan (dengan kepadatan yang ada) ketiga area parkir yang menjadi sampel dalam penelitian ini mewakili 1/3 dari total potensi parkir di sepanjang kawasan wisata “Malioboro”, maka potensi retribusi parkir di sepanjang jalan Malioboro dapat dihitung sebagai berikut :

Tabel 5.13 Potensi Retribusi Parkir Kawasan Malioboro

Periode	Ketiga Objek Penelitian	Kawasan Malioboro
Hari	Rp 2.565.000	Rp 7.695.000
Bulan	Rp 76.950.000	Rp 230.850.000
Tahun	Rp 923.400.000	Rp 2.770.200.000

Sumber : Data Primer Diolah

6. Apabila terdapat Penerapan Peraturan Baru

Dilihat dari analisis diatas, tampak bahwa potensi penerimaan retribusi parkir yang hilang cukup besar, apalagi bila kita lihat dalam hitungan tahun. Sementara disisi lain, para pengelola parkir mendapat keuntungan cukup besar atas lahan parkir tersebut. Dengan demikian, sebenarnya pihak PEMDA setempat dapat mengupayakan peningkatan penerimaan retribusi parkir ini melalui peraturan baru, misalnya diharuskan para pengelola parkir untuk menyetorkan retribusi parkir kepada PEMDA tidak hanya Rp 200.000/shift yang senilai dengan 2 bendel karcis atau Rp 400.000/hari yang senilai dengan 4 bendel karcis,

akan tetapi sebanyak Rp 400.000/shift yang senilai dengan 4 bendel tiket (400 lembar tiket) atau Rp 800.000/hari yang senilai dengan 8 bendel karcis kepada PEMDA. Dengan ketentuan ini, memungkinkan PEMDA menambah penerimaan PAD dari sisi retribusi parkir, tapi disisi lain para pengelola parkir masih memperoleh keuntungan yang cukup besar, seperti dalam tabel berikut :

Tabel 5.14 Penerimaan Retribusi Parkir jika ada peraturan baru

Shift	Jumlah kendaraan/kapling	Jumlah kendaraan untuk 9 kapling	Harga Tiket	Bagi Hasil	Penerimaan per kapling	Penerimaan total
I	400	3600	Rp 1.000	25%	Rp 100.000	Rp 900.000
II	400	3600	Rp 1.000	25%	Rp 100.000	Rp 900.000
Jumlah/hari						Rp 1.800.000
Penerimaan per bulan						Rp 54.000.000
Penerimaan per tahun						Rp 648.000.000

Sumber : Data Primer Diolah

Dengan gambaran tersebut , maka potensi retribusi yang hilang akan semakin berkurang dan pemda dapat meningkatkan penerimaannya pada retribusi parkir.

Tabel 5.15 Berkurangnya Potensi yang Hilang

Waktu	Potensi Retribusi Parkir	Penerimaan Parkir yang baru	Penerimaan Parkir saat ini
Per Hari	Rp 2.565.000	Rp 1.800.000	Rp 900.000
Per Bulan	Rp 76.950.000	Rp 54.000.000	Rp 27.000.000
Per Tahun	Rp 923.400.000	Rp 648.000.000	Rp 324.000.000

Sumber : Data Primer Diolah

Dengan peraturan baru tersebut, memang membawa konsekuensi pada berkurangnya pendapatan para pengelola kapling. Namun, meski keuntungan berkurang, para pengelola tidak dirugikan bila ada kebijakan baru tersebut, karena keuntungan masih cukup tinggi sebagaimana dalam tabel berikut :

Tabel 5.16 Perhitungan keuntungan pengelola bila ada kebijakan baru

Shift	Pendapatan Parkir/Kapling	Upah Tenaga Parkir/Kapling	Biaya Tiket	Keuntungan
I	Rp 450.000	Rp 200.000	Rp 100.000	Rp. 150.000
II	Rp 450.000	Rp 250.000	Rp 100.000	Rp. 100.000
Per hari				Rp. 250.000
Per bulan				Rp. 7.500.000
Per tahun				Rp. 90.600.000

Sumber : Data Primer Diolah

7. Strategi dalam Permasalahan Pengelolaan Lokasi Parkir Malioboro

Permasalahan yang ada pada pengelolaan dan pemungutan retribusi parkir sepeda motor di kawasan wisata "Malioboro" cukup beragam. Hal ini dapat ditinjau dari sisi permintaan (pengguna jasa parkir) dan penawaran (pengelola/juru parkir dan instansi pemerintah terkait selaku regulator dan pembina). Permasalahan yang ditemukan di lokasi perparkiran pada dasarnya tidak hanya disebabkan oleh satu sisi, tetapi merupakan kombinasi dari kedua sisi, seperti :

- a. *Rendahnya kepedulian pengguna jasa parkir terhadap retribusi parkir*, dimana kepedulian masyarakat menjadi suatu persyaratan penting dalam pelaksanaan kegiatan perparkiran yang dilaksanakan pemerintah agar dapat berjalan secara efektif dan efisien. Dalam pelaksanaan kegiatan

perpakiran, tingkat kepedulian yang ada pada pengguna jasa parkir masih sangat minim. Hal ini terbukti pada daya tawar mereka yang lemah atas pungutan yang dilakukan oleh juru parkir dan mereka tidak memiliki pilihan lain, selain mengikuti ketentuan yang diberikan juru parkir, karena disisi lain para pengguna jasa parkir membutuhkan lahan parkir untuk memarkirkan kendaraan mereka.

- b. *Kurangnya pemahaman wajib retribusi mengenai tarif parkir maupun prosedur standar pelaksanaan dan penataan kendaraan di lokasi parkir.*

Para pengguna jasa parkir tidak menyadari akan kewajibannya dalam pelaksanaan perpajakan, seperti meminta karcis ketika akan parkir maupun ketika usai parkir. Hal ini dilakukan agar tidak adanya pemakaian kembali atas karcis parkir yang telah digunakan. Permasalahan ini menjadikan perlu adanya substansi edukasi publik mengenai tarif dan pengelolaan lahan parkir, agar pengguna jasa parkir memahami pentingnya kontribusi parkir salah satunya di kawasan wisata "Malioboro" sebagai sumber PAD bagi pelaksanaan pembangunan Kota Yogyakarta. Masyarakat yang paham dan peduli akan dengan membayar dengan sukarela retribusi parkir sesuai dengan ketentuan dan akan sekaligus akan menjadi pengawas yang efektif dan efisien bagi implementasi regulasi yang terkait.

- c. Adanya pelanggaran dalam pemungutan tarif retribusi parkir oleh juru parkir. Dua bentuk pelanggaran yang sering dijumpai di lapangan yakni adanya juru parkir yang tidak memberikan karcis atau memberikan karcis bekas secara berulang-ulang kepada pengguna jasa parkir. Pada kasus lainnya, terdapat juru parkir yang mengenakan tarif di atas ketentuan,

terutama dengan alasan bahwa karena malam minggu atau musim liburan. Sayangnya, hasil dari pengenaan tarif retribusi yang lebih tinggi ini sepenuhnya masuk ke kantong juru parkir. Fenomena ini dalam ilmu ekonomi dikenal dengan istilah *moral hazard*. Konsumen yang pragmatis, karena tidak mau direpotkan dan berada pada posisi yang lemah pada umumnya hanya mengikuti permintaan dari juru parkir. Pelanggaran-pelanggaran seperti ini secara langsung mengurangi pendapatan daerah, sehingga tidak dapat dibiarkan berlangsung secara terus-menerus. Jumlah uang parkir yang diselewengkan oleh para juru parkir untuk setiap individu konsumen parkir memang kecil, namun apabila diakumulasikan untuk semua lahan parkir dalam setahun, maka kehilangan pendapatan daerah bagi Kota Yogyakarta dari tahun ke tahun cukup besar. Pada intinya, semakin besar volume kendaraan, maka semakin besar pula potensi kehilangan pendapatan daerah dari pelanggaran pemungutan tarif parkir.

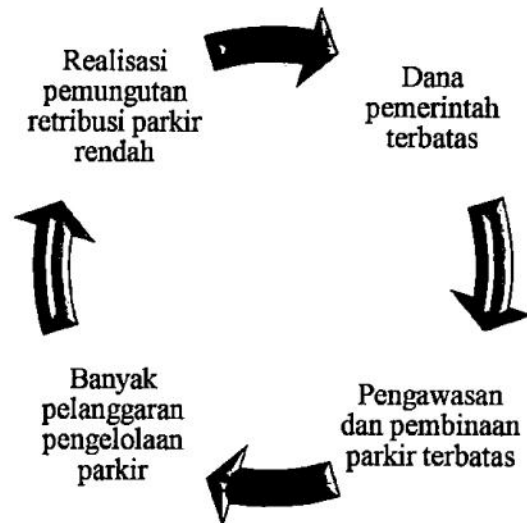
- d. Kurangnya pelatihan dan pembinaan bagi para juru parkir, dimana pelatihan dan pembinaan menjadi salah satu upaya untuk meningkatkan pemahaman dan ketrampilan para juru parkir dalam menjalankan tugasnya. Selain itu, pembinaan dan pelatihan juga diarahkan untuk memperbaiki karakter juru parkir, sehingga memperkecil peluang terjadinya penyimpangan. Pada kenyataannya, kegiatan ini kurang mendapatkan perhatian, karena dipandang sebagai suatu inefisiensi dalam penggunaan anggaran daerah. Di sisi lain, pelatihan dan pembinaan merupakan bagian dari atau salah satu bentuk investasi sumber daya manusia yang tidak selalu menunjukkan hasilnya secara langsung dan

pengelolaan parkir sering dianggap sebagai kegiatan yang mudah, sehingga tidak memerlukan ketrampilan yang khusus. Pandangan seperti ini dirasa kurang tepat, mengingat pertumbuhan Kota Yogyakarta disetiap tahunnya terus meningkat. Hal ini menjadikan penanganan parkir perlu disesuaikan dengan dinamikan ekspektasi masyarakat yang semakin kritis dan adanya pembinaan dan pelatihan yang dirancang secara sistematis serta berkala akan sekaligus mengatasi persoalan rendahnya intensitas komunikasi di antara instansi pemerintah terkait dengan pengelola dan juru parkir.

- e. Belum dilibatkannya aparat pemerintah pada tingkat wilayah lokal.

Dengan kondisi fiskal Kota Yogyakarta yang relatif terbatas, maka instansi pemerintah yang terkait tidak dimungkinkan untuk menjangkau seluruh lahan parkir secara intensif salah satunya di kawasan wisata "Malioboro", seperti kurangnya pengawasan dalam kegiatan perpikiran. Hal ini disebabkan karena kurangnya sumber daya dalam kegiatan pengawasan kegiatan perparkiran. Kurangnya pengawasan dapat menyebabkan tingginya peluang untuk terjadi banyak pelanggaran yang berakibat rendahnya realisasi pendapatan daerah dari parkir dari potensi yang ada. Rendahnya pendapatan daerah akan ikut menyebabkan terbatasnya dana bagi pemerintah untuk menjalankan berbagai tugas dan fungsinya, termasuk dalam mengelola lahan-lahan parkir dan demikian seterusnya.

Gambar 5.3 Alur Pengelolaan Parkir Yang Tidak Berujung



Salah satu cara yang efisien dan efektif untuk mengatasi permasalahan pelanggaran pengelolaan lahan parkir adalah dengan melibatkan aparat pemerintah di tingkat yang terendah seperti di kawasan wisata “Malioboro”, dimana intensitas parkir di kawasan tersebut tergolong ramai. Hal tersebut ditujukan dapat turut membantu meningkatkan upaya intensifikasi maupun ekstensifikasi pemungutan pendapatan daerah di parkir di lokasi parkir.

Dari permasalahan diatas dapat disusun strategi dalam mengelola lahan parkir di kawasan wisata “Malioboro” dengan menggunakan teknik analisis SWOT, sebagai berikut :

Tabel 5.17 Analisis Matriks SWOT Retribusi Parkir di Kawasan Malioboro

Matriks SWOT untuk Retribusi Parkir kawasan "Malioboro"

		Kekuatan (S)	Kelemahan (W)
		1. Banyak diminati pengunjung lokal maupun mancanegara. 2. Semangat pengawasan pemerintah sangat baik. 3. Potensi yang dimiliki dari retribusi tinggi yakni 64,92%	1. Kurangnya pegawai dalam mengawasi pengelolaan parkir 2. Tidak adanya kerjasama dengan aparat Pemerintah setempat 3. Kurangnya edukasi di masyarakat tentang perpajakan 4. Kurangnya pembinaan terhadap juru parkir
		Peluang (O)	Ancaman (T)
		Strategi SO	Strategi WO
		1. Penduduk Kota Yogyakarta meningkat setiap tahunnya 2. Banyaknya pelajar yang ingin bersekolah di DIY 3. Banyak pengguna parkir meningkat 48%	1. Menetapkan aturan atau kebijakan baru dalam pengelolaan lahan parkir. 2. Menaikkan jumlah setoran retribusi parkir dari 2 bendel perhari menjadi 4 bendel per hari. 3. Pelaksanaan pemantauan keliling pada setiap lokasi parkir.
		Strategi ST	Strategi WT
		1. Menerapkan peraturan mengenai lokasi dan	1. Melakukan pemetaan terhadap lokasi potensial

membangun pasar seni dan kerajinan.	penataan parkir.	parkir di kawasan wisata
2. Adanya pembangunan wisata baru di kota Yogyakarta.	2. Melakukan pembenahan terhadap kenyamanan di kawasan wisata "Malioboro" terutama	"Malioboro"
3. Adanya pembangunan wisata pada daerah-daerah seperti Sleman, Kulon Progo, dan Gunung Kidul.	perpakiran.	2. Melakukan pembenahan lokasi parkir
