

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kebijakan otonomi daerah memberikan kewenangan kepada setiap wilayah di Indonesia untuk mengatur pemerintahan dan sumber pendapatannya secara mandiri. Tujuannya adalah memaksimalkan potensi lokal, dan meningkatkan efisiensi pengelolaan sumber daya. Langkah ini diharapkan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat setempat (Bharoto & Angriawati, 2018).

Otonomi daerah dimaknai sebagai kewenangan sebuah wilayah untuk mengelola dan menangani keperluan masyarakatnya berdasarkan peraturan yang berlaku. Sebagaimana diatur dalam Peraturan RI Nomor 9 Tahun 2015, yang menjadi revisi kedua dari UU Nomor 23 Tahun 2014. Dengan demikian, pemerintah setempat diharapkan dapat menjalankan sejumlah fungsi yang sebelumnya ditangani oleh pemerintah pusat (Bharoto & Angriawati, 2018).

Penerapan sistem desentralisasi dilakukan melalui otonomi daerah, yaitu penyerahan hak dan tanggung jawab dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah. Dalam pengaturan ini, daerah otonom bertanggung jawab atas sejumlah urusan pemerintahan. Daerah otonom harus memiliki sejumlah kualitas, seperti kemampuan keuangan, kemampuan aparatur, kekuatan ekonomi, dan unsur-unsur penting lainnya, untuk mengawasi dan menyelenggarakan pemerintahan (Pratiwi, 2021).

Pemerintah daerah menggunakan PAD sebagai sumber pendapatan utama dalam membuat kebijakan dan program di berbagai daerah sebagai bagian dari tanggung jawab mereka. PAD membantu pengembangan sistem desentralisasi dengan memberikan kekuasaan kepada pemerintah setempat untuk membiayai perluasan otonomi daerah sesuai dengan kapasitasnya. Oleh karena itu, ketersediaan sumber keuangan daerah menjadi penting (Danial et al., 2022).

PAD merupakan penghasilan yang diterima daerah dari berbagai sumber, seperti pajak, retribusi, hasil pengelolaan aset daerah yang dipisahkan, serta sumber-sumber lain yang sah. PAD bertujuan untuk memfasilitasi kemampuan

wilayah untuk mencapai potensinya secara optimal. Untuk mengoptimalkan PAD, diperlukan pendanaan yang menunjang kegiatan pembangunan, disertai dengan pelayanan publik dan proses pembangunan yang efisien dan efektif. Langkah tersebut diharapkan mampu mendukung distribusi ekonomi yang merata serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Amelinda, 2020). Berikut merupakan realisasi Pendapatan Asli Daerah Kota Cirebon:

Tabel 1. 1 Realisasi Penerimaan PAD Kota Cirebon Tahun 2019-2023

Tahun	Realisasi PAD (Rp)
2019	433.208.147.078
2020	437.212.356.771
2021	401.086.141.252
2022	540.471.635.916
2023	531.028.258.860

Sumber: Open Data BPKPD Kota Cirebon

Berdasarkan data pada tabel 1.1 diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa realisasi PAD Kota Cirebon menunjukkan fluktuatif, dengan peningkatan yang signifikan dari tahun 2019 hingga 2023. Pencapaian PAD tertinggi yaitu pada tahun 2022 sebesar Rp. 540.471.635.916, sedangkan pencapaian PAD terendah yaitu pada tahun 2019 sebesar Rp. 433.208.147.078. Pendapatan tersebut berasal dari berbagai sumber, seperti pajak lokal, retribusi daerah, pengelolaan kekayaan daerah yang terpisah, serta pendapatan sah lainnya.

Salah satu sumber PAD yang bisa dikembangkan lebih efektif dan optimal yaitu retribusi daerah. Retribusi daerah mempunyai peranan penting dalam PAD yang diharapkan dapat menjadi sumber penerimaan untuk menunjang pembangunan daerah dan penyelenggaraan pemerintahan, dengan tujuan meningkatkan dan pemerataan kesejahteraan masyarakat. Retribusi daerah memberikan pendapatan kepada pemerintah daerah, yang sangat penting untuk mendanai pembangunan dan operasional pemerintah yang efektif serta untuk meningkatkan dan menyamakan kedudukan dalam kesejahteraan masyarakat setempat.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, retribusi daerah terbagi menjadi tiga golongan

utama, yaitu retribusi pelayanan umum, pelayanan usaha, dan perizinan khusus. Salah satu jenis retribusi daerah yang sangat potensial untuk meningkatkan PAD adalah retribusi parkir. Retribusi parkir merupakan sumber pendapatan daerah yang harus dioptimalkan untuk meningkatkan penerimaan daerah. Pungutan ini dikenakan kepada individu yang memanfaatkan fasilitas parkir yang dikelola oleh pemerintah setempat (Anam & Saepullah, 2019).

Retribusi parkir merupakan pungutan yang dibebankan kepada pengguna jasa parkir sebagai imbalan atas penyediaan dan pengelolaan area parkir yang diatur dan dijalankan oleh pemerintah setempat. Retribusi ini adalah bentuk kontribusi masyarakat dalam mendanai fasilitas parkir pemerintah, yang bertujuan untuk mengatur penggunaan ruang publik dan meningkatkan efisiensi lalu lintas di area tertentu (Putri, 2016).

Menurut UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak dan Retribusi Daerah, retribusi parkir terbagi dalam dua kategori yaitu retribusi jasa umum dan retribusi jasa usaha. Retribusi parkir yang termasuk dalam kategori retribusi jasa umum adalah biaya untuk layanan parkir di tepi jalan umum, yang diatur dan disediakan oleh Pemda. Sementara itu, retribusi parkir yang termasuk dalam retribusi jasa usaha, adalah biaya yang dikenakan untuk pelayanan parkir di tempat parkir khusus kecuali tempat parkir yang dikelola atau dimiliki oleh pemda atau oleh perusahaan swasta (Kula et al., 2023).

Pelayanan parkir termasuk dalam konsep *ijarah* menurut hukum Islam. Menurut fikih Islam, *ijarah* berarti pemberian hak untuk menyewakan atau menggunakan sesuatu dengan imbalan tertentu (Ulya, 2020). Pertukaran yang bertujuan untuk memperoleh keuntungan dengan adanya imbalan tertentu disebut akad *ijarah*. Jika yang dipertukarkan berupa barang, maka disebut sewa-menyewa, sedangkan jika yang dipertukarkan adalah hasil dari suatu pekerjaan, maka itu disebut upah-mengupah. Suatu perjanjian *ijarah* dianggap sah jika ketentuan syarat dan rukun yang telah ditetapkan oleh agama, antara lain keberadaan pihak-pihak yang terlibat, adanya objek *ijarah*, serta adanya akad itu sendiri (Hartono, 2018).

Seperti pemerintah kota lainnya di Indonesia, Kota Cirebon merupakan salah satu daerah yang diberi hak otonomi daerah untuk mengelola rumah

tangganya sendiri. Salah satu hak tersebut adalah memaksimalkan potensi sumber pendapatannya melalui Badan Pengelolaan Pendapatan dan Keuangan Daerah Kota Cirebon, yang meliputi penerbitan kebijakan fiskal, termasuk retribusi daerah (Shidqiya et al, 2024).

Kota Cirebon memiliki banyak potensi di bidang perdagangan, manufaktur, ritel, dan pariwisata. Hal ini tercermin dari semakin berkembangnya infrastruktur kota yang mendukung aktivitas ekonomi, serta kemunculan berbagai tempat hiburan seperti restoran, kafe, dan pusat perbelanjaan yang menarik minat masyarakat lokal maupun wisatawan. Pertumbuhan ekonomi ini turut mendorong peningkatan aktivitas mobilitas, dan penggunaan alat transportasi seperti jumlah sepeda motor dan mobil semakin bertambah. Dengan bertambahnya jumlah kendaraan yang beredar, kebutuhan akan fasilitas parkir yang memadai menjadi sangat penting. Terlebih lagi, kawasan-kawasan bisnis dan pusat perbelanjaan yang ramai mengalami kesulitan dalam menyediakan ruang parkir yang cukup untuk memenuhi permintaan. Tidak hanya itu, keterbatasan tempat parkir juga berpotensi menambah masalah kemacetan dan ketertiban di lingkungan. Sehingga, pengelolaan dan penyediaan fasilitas parkir yang efisien dan terorganisir menjadi salah satu aspek penting dalam mendukung kelancaran aktivitas masyarakat Cirebon. Berikut merupakan jumlah kendaraan berdasarkan jenis kendaraan di Kota Cirebon tahun 2018-2023:

Tabel 1. 2 Jumlah Kendaraan di Kota Cirebon

Tahun	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Motor	Jumlah keseluruhan
2018	31.732	411	14.019	142.467	599.218
2019	32.513	429	14.127	142.362	618.002
2020	29.085	418	12.656	130.618	590.359
2021	29.501	415	12.543	130.628	587.672
2022	29.964	411	12.429	130.009	583.402
2023	29.964	411	12.426	130.009	583.399

Sumber: Badan Pusat Statistik Jawa Barat

Dengan demikian, Peraturan Daerah Kota Cirebon Nomor 11 Tahun 2019 mengatur bahwa pengelolaan perparkiran dilakukan oleh dinas atau pihak ketiga. Dinas Perhubungan merupakan instansi yang diberi tugas untuk

mengelola perparkiran di Kota Cirebon. Perda ini mengatur Parkir Tidak Tetap (PTT), Tempat Parkir Khusus (TKP), dan Parkir Tepi Jalan Umum (TJU) (Anam & Saepullah, 2019).

Parkir Tidak Tetap (PTT) merupakan area parkir yang bersifat sementara atau insidentil dan dapat berubah-ubah sesuai kebutuhan atau situasi tertentu. Contohnya adalah parkir pada acara khusus, parkir di pinggir jalan, atau parkir di area yang tidak secara khusus diperuntukkan sebagai lahan parkir tetap. Tempat Parkir Khusus (TKP) merupakan area yang secara khusus disediakan dan diperuntukkan untuk parkir kendaraan dengan fasilitas yang memadai dan aturan yang jelas. Lokasi parkir di luar rumija mencakup area parkir dengan luas maksimal 250 m², seperti fasilitas parkir di area minimarket atau sejenisnya, serta tempat khusus parkir yang berada di kawasan Stadion Bima dan basement Alun-Alun Kejaksan. Sedangkan Parkir Tepi Jalan Umum (TJU) merupakan tempat parkir yang berada di sepanjang jalan umum yang digunakan oleh kendaraan pribadi maupun umum. Parkir TJU umumnya berada di ruas jalan yang strategis, seperti kawasan perdagangan, pusat kota, atau area dengan aktivitas tinggi. Di Kota Cirebon, Parkir Tepi Jalan Umum (TJU) dibagi menjadi dua jenis, yaitu kawasan zona dan kawasan non-zona. Kawasan zona adalah area parkir dengan frekuensi parkir dan kepadatan lalu lintas yang tinggi, terdiri dari 12 titik parkir. Sementara itu, kawasan non-zona merupakan area parkir dengan frekuensi dan kepadatan lalu lintas yang lebih rendah, mencakup 52 titik parkir. Secara keseluruhan, terdapat 64 area parkir TJU di Kota Cirebon. Namun, penelitian ini difokuskan pada parkir di tepi jalan umum yaitu kawasan zona dan kawasan non zona. Berikut merupakan target dan realisasi pendapatan retribusi parkir tahun 2018-2023:

Tabel 1. 3 Target dan Realisasi Retribusi Parkir Kota Cirebon
Tahun 2018-2023

Tahun	Target (Rp)	Realisasi (Rp)
2018	2.500.000.000	1.843.202.000
2019	3.000.000.000	1.870.932.000
2020	3.500.000.000	1.619.231.500
2021	4.637.073.350	1.887.600.500

Tahun	Target (Rp)	Realisasi (Rp)
2022	4.637.073.350	2.313.598.000
2023	4.637.073.350	2.635.382.000

Sumber: UPT Parkir Dinas Perhubungan kota Cirebon

Tabel 1.3 di atas menunjukkan bahwa perolehan target retribusi parkir di Kota Cirebon antara tahun 2018 hingga 2023 belum tercapai dengan optimal. Target retribusi parkir mengalami peningkatan setiap tahunnya, namun pencapaian retribusi parkir yang diperoleh masih belum dapat memenuhi target yang telah ditetapkan. Pencapaian retribusi parkir tertinggi terjadi pada tahun 2023 dengan total sebesar Rp 2.635.382.000, sementara pencapaian retribusi parkir terendah yaitu pada tahun 2020 sebesar Rp 1.619.231.500.

Berdasarkan informasi yang dikutip melalui (www.fokuskabar.com, 2025), Komisi I DPRD Kota Cirebon meminta Dinas Perhubungan (Dishub) untuk memaksimalkan potensi retribusi parkir guna meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Permintaan ini disampaikan karena pada tahun 2024, Dishub Kota Cirebon baru berhasil mengumpulkan retribusi parkir sebesar Rp2,7 miliar dari target sebesar Rp4,6 miliar. Ketua Komisi I DPRD Kota Cirebon, Bapak Agung Supirno, SH meminta Dishub untuk memetakan potensi kantong-kantong parkir di berbagai lokasi parkir, baik yang masuk dalam kawasan zona parkir, zona non parkir, maupun zona parkir khusus. Ia juga meminta agar Dinas Perhubungan memberikan informasi terkini mengenai potensi pemungutan retribusi parkir, jumlah juru parkir, dan data sumber daya manusia (SDM) dinas yang masih bertugas, khususnya kolektor dalam hal penagihan retribusi parkir. Beberapa solusi yang diusulkan meliputi penambahan juru parkir resmi, pemetaan wilayah parkir, peningkatan fasilitas dan pelayanan, serta regulasi baru terkait tarif dan pengelolaan parkir.

Penelitian yang dilakukan oleh (Sinurat et al, 2023) terdapat beberapa alasan yang menghambat pencapaian target retribusi parkir dan kontribusinya terhadap PAD. Salah satu penyebabnya yaitu sistem yang dilaksanakan oleh pemerintah setempat belum terlaksana secara maksimal, contohnya pengumpulan retribusi yang masih bergantung pada pendapatan sehari-hari,

tertundanya penyetoran, dan kurang efektifnya pelaksanaan tugas dan fungsi dari pihak yang berwenang.

Menurut informasi yang dikutip dari (www.cirebonbribin.com ,2024), Kepala Dinas Perhubungan Kota Cirebon, Bapak Andi Armawan, menjelaskan bahwa tidak tercapainya target PAD dari retribusi parkir diakibatkan oleh berbagai penyebab seperti, manajemen parkir yang belum optimal, termasuk kurangnya pengawasan. Kepala UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Cirebon, Bapak Iman Nurhakim, mengakui bahwa pengawasan dan sosialisasi terkait pelaksanaan parkir di sejumlah ruas jalan di Kota Cirebon masih belum optimal. Hal ini dikarenakan minimnya jumlah pengawas di lapangan dan rendahnya kapasitas sumber daya manusia juru parkir, yang berdampak pada kurang maksimalnya pendapatan retribusi parkir untuk menyumbang PAD.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Bharoto & Angriawati, 2018) dalam pengelolaan parkir, Dinas Perhubungan Kota Cirebon menghadapi sejumlah tantangan. Meskipun kebijakan ketertiban parkir di Kota Cirebon telah diterapkan, namun masih terdapat permasalahan dalam pelaksanaannya, terutama terkait dengan sistem perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan yang belum berfungsi dengan baik.

Menurut penjelasan Kepala UPT Parkir, Bapak Iman Nurhakim, yang dikutip dari (Cirebonpos.com, n.d, 2021), terdapat beberapa tantangan yang ada di lapangan, seperti parkir liar yang perlu ditangani, masalah terkait sumber daya manusia di bidang parkir, dan pengaruh cuaca. Sebagai contoh, saat hujan, kolektor masih harus melakukan penagihan sementara juru parkir sudah pulang. Ketika ditargetkan setor Rp 50.000, juru parkir melaporkan bahwa situasi sepi sehingga hanya bisa menyetor Rp 40.000, yang menunjukkan penurunan. Selain itu, beliau juga menyatakan bahwa belum ada optimisme dalam mencapai target karena masih minimnya kesadaran masyarakat tentang tarif parkir. Oleh karena itu, beliau mengimbau masyarakat untuk mematuhi tarif retribusi parkir yang sudah ditetapkan.

Perda Kota Cirebon Nomor 11 Tahun 2019 mengatur pengelolaan parkir di Tepi Jalan Umum (TJU). Petugas parkir wajib memiliki surat tugas yang disahkan oleh Kepala Perangkat Daerah yang berwenang dalam tanggung

jawab pemerintah dalam bidang perhubungan. Menurut Bapak Iman Nurhakim, Kepala UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Cirebon, menyatakan bahwa petugas parkir wajib memiliki surat tugas yang sah. Juru parkir tidak boleh menyerahkan tanggung jawab kepada pihak lain selama menjalankan tugasnya. Namun, jika mereka tidak dapat menyelesaikan tugasnya, mereka harus memberi tahu Kepala Perangkat Daerah atau Kepala UPT yang memiliki kewenangan dalam urusan pemerintahan di sektor perhubungan. Meskipun demikian, juru parkir yang tidak mempunyai surat tugas yang sah dari Dinas Perhubungan Kota Cirebon masih banyak ditemukan.

Penelitian yang dilaksanakan oleh (Anam & Saepullah, 2019) dengan judul "Implementasi Peraturan Daerah Kota Cirebon Nomor 11 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran Perspektif Fiqih Siyasah", menunjukkan bahwa peraturan tersebut belum diterapkan secara konsisten. Banyak petugas parkir yang tidak mempunyai surat tugas dari Dinas Perhubungan, yang menunjukkan kurangnya pengawasan terhadap pelaksanaan peraturan tersebut.

Terdapat berbagai masalah kompleks terkait perparkiran di Kota Cirebon, di antaranya adalah adanya lokasi parkir ilegal dan petugas parkir liar yang tidak memiliki surat tugas. Keberadaan petugas parkir liar ini menyebabkan adanya kebocoran dalam penerimaan retribusi parkir. Selain itu, petugas parkir sering kali tidak menyesuaikan setoran retribusi parkir dengan kesepakatan yang telah ditetapkan dengan alasan seperti sepi tempat parkir, cuaca buruk, atau kondisi kesehatan petugas parkir. Akibatnya, pendapatan dari parkir tidak optimal dan tidak memenuhi target yang telah ditentukan oleh Pemda.

Parkir liar masih marak terjadi di Kota Cirebon, terutama di ruas jalan seperti Jalan Siliwangi, Jalan Wahidin, Jalan Cipto, Jalan Karanggetas, Jalan Pekirangan, Jalan Pasuketan, dan lain-lain. Hal ini disebabkan oleh masih banyaknya rumah makan dan toko yang tidak memiliki tempat parkir yang memadai, bahkan ada yang tidak memiliki tempat parkir sama sekali. Kemacetan terjadi karena banyaknya pelanggan yang memarkirkan kendaraannya di pinggir jalan. Meskipun telah dipasang rambu larangan parkir, namun masih saja ada yang melakukan parkir liar. Baik petugas parkir maupun pengguna jasa dianggap melanggar aturan. UPT Parkir Dinas Perhubungan

Kota Cirebon hanya melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap petugas parkir, sedangkan saat petugas sedang berpatroli, pengguna jasa parkir hanya sesekali mendapat teguran. Parkir liar masih saja terjadi di titik yang sama meski Dinas Perhubungan telah berupaya menertibkan parkir liar di tempat tersebut (Rahmawati & Dimiyati, 2018).

Berdasarkan informasi yang dikutip dari (Suaracirebon.com, 2024), sebagai tindak lanjut dari Rapat Sabre Pungli Jabar, Satgas Sabre Pungli (UPP) Kota Cirebon menggelar razia calo dan juru parkir liar (jukir) yang kerap beraksi di berbagai titik kemacetan pada tanggal 22 April 2024. Menurut Kepala Satgas Kopol Rizky Adi Saputro, masyarakat dan pemerintah setempat menjadi korban pungli dan jukir. Razia tersebut difokuskan di titik keramaian, seperti minimarket di Jalan Dr. Wahidin dan Terminal Harjamukti. Warga sekitar mengeluhkan adanya praktik parkir liar, terutama di tempat wisata, taman kota, minimarket yang menyediakan tempat parkir gratis, ATM, tempat fotokopi, dan pedagang kaki lima. Tanpa adanya karcis resmi, petugas parkir liar kerap kali meminta tarif parkir yang lebih tinggi dari yang seharusnya.

Informasi yang dikutip dari (www.gridoto.com, 2024), Satgas Sabre Pungli Kota Cirebon telah menangkap enam juru parkir ilegal di tiga lokasi berbeda di Kota Cirebon, yaitu RS Siloam Putra Bahagia, Indomaret dan Alfamart di Jalan Kalitanjung, serta Toko Nice Soo, Indomaret, dan Alfamart di Jalan Ciremai. Selanjutnya, lima juru parkir ilegal berhasil ditangkap di dua lokasi lainnya, yakni Pasar Lama Kalitanjung di Jalan Kalitanjung dan Superindo Kalijaga di Jalan Ciremai. Setelah mengetahui modus juru parkir ilegal tersebut, polisi meminta keterangan terkait pelanggaran yang telah dilakukan.

Terkait dengan keberadaan juru parkir ilegal, kepala UPT Parkir yaitu Bapak Iman Nurhakim, dalam wawancaranya menyatakan bahwa kami telah mengimbau kepada mereka. Kami meminta agar tidak ada lagi parkir di area yang telah ditetapkan sebagai kawasan dilarang parkir. Namun, jika mereka tidak mau mengubah perilakunya, maka yang akan bertindak adalah Satpol PP dan kepolisian, bukan UPT Parkir. Tugas kami hanya membina dan

mengarahkan. Namun, jika di lokasi tersebut memungkinkan untuk diterbitkan surat tugas, kami akan meminta mereka untuk datang ke kantor UPT Parkir untuk memberikan izin parkir.

Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2019 Kota Cirebon mengatur tentang penyelenggaraan perparkiran di Kota Cirebon, setiap pengguna jasa parkir diwajibkan menerima karcis sebagai bukti pembayaran yang sah. Namun, dalam pelaksanaannya, aturan ini menghadapi kendala karena banyak pengguna jasa parkir tidak memperoleh karcis saat memanfaatkan jasa parkir. Meskipun terdapat peraturan daerah (Perda) Nomor 11 Tahun 2019 karcis merupakan tanda bukti yang sah, menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi dan praktik di lapangan.

Berdasarkan wawancara dengan Bapak Iman Nurhakim selaku Kepala UPT Parkir, menjelaskan bahwa penyebab utama tidak diberikannya karcis yaitu karena keterbatasan anggaran untuk mencetaknya. Akibatnya, para juru parkir tidak dapat memenuhi kewajiban hukum untuk memberikan karcis kepada pengguna. Kondisi ini berpotensi menimbulkan penyimpangan, seperti peningkatan tarif parkir secara sepihak oleh oknum juru parkir, yang tidak hanya merugikan masyarakat tetapi juga berdampak pada berkurangnya PAD dari sektor retribusi parkir. Selain itu, tidak adanya karcis membuat pengguna kesulitan memastikan apakah tarif yang dibayarkan sudah sesuai dengan Perda serta mempersulit transparansi penyetoran dana ke kas daerah.

Setiap juru parkir resmi yang telah mendapatkan izin dari dinas diwajibkan mengenakan atribut resmi, seperti tanda pengenalan dan rompi dengan tulisan yang menunjukkan zona lokasi parkir tempat mereka bertugas. Atribut ini berfungsi sebagai identitas sekaligus tanda legalitas bagi juru parkir dalam menjalankan tugasnya. Sebaliknya, para juru parkir ilegal umumnya tidak memiliki izin resmi dan sering kali hanya mengenakan pakaian biasa tanpa atribut yang seharusnya. Ketidakhadiran tanda pengenalan ini dapat menyulitkan masyarakat dalam membedakan antara juru parkir resmi dan yang tidak berizin, sehingga berpotensi menimbulkan ketidakpastian terkait tarif parkir serta keamanan kendaraan. Oleh karena itu, pengawasan dan penertiban terhadap

juru parkir ilegal menjadi penting guna memastikan sistem perparkiran yang lebih tertata, transparan, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Penelitian yang dilakukan oleh (Hayati, 2016) dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2019 hingga tahun 2023, efektivitas pendapatan retribusi parkir Kota Madiun rata-rata mencapai 108,4% atau melebihi 100%. Karena telah mencapai tujuan yang telah ditetapkan, maka penerimaan retribusi parkir dikategorikan sangat efektif.

Adapun penelitian yang dilakukan oleh (Moningka et al., 2022) dapat disimpulkan, retribusi parkir pada awalnya tidak efektif namun mengalami peningkatan yang signifikan hingga mencapai 128,80% pada tahun 2016. Walaupun kontribusinya relatif kecil terhadap PAD Kota Tomohon dari tahun 2014 hingga 2018, namun tetap mempunyai peran yang signifikan.

Sedangkan penelitian yang dilaksanakan oleh (Lusiana et al., 2023) dapat disimpulkan pertumbuhan pendapatan parkir di Kabupaten Sikka tahun 2018 hingga 2020 dikatakan tidak efektif, meskipun pendapatan retribusi parkir dianggap cukup efisien. Ketidakefektifan ini disebabkan oleh minimnya pemeliharaan fasilitas parkir. Kontribusi retribusi parkir terhadap PAD Kabupaten Sikka bervariasi dan tidak menunjukkan dampak signifikan selama periode tersebut.

Efektivitas pengelolaan retribusi parkir sangat bergantung pada tugas pemerintah setempat dalam merancang kebijakan. Namun, pelaksanaan retribusi parkir di kota Cirebon masih menghadapi berbagai tantangan, seperti penerimaan retribusi parkir yang belum berhasil dalam memperoleh target yang telah ditentukan. Untuk meningkatkan pendapatan retribusi parkir, diperlukan langkah-langkah yang lebih efektif, karena pengelolaan yang optimal dapat mendukung peningkatan terhadap PAD.

Islam dengan tegas melarang umatnya untuk memperoleh atau mengkonsumsi barang yang bukan hak miliknya, baik melalui cara yang tidak sah atau yang merugikan pihak lain. Prinsip dasar keadilan dan hak kepemilikan dalam syariah mengharuskan setiap individu hanya mengambil apa yang menjadi haknya. Oleh karena itu, pelaksanaan retribusi parkir yang tidak sesuai, seperti pengambilan dana parkir yang tidak sah, jelas bertentangan

dengan ajaran Islam yang menekankan keadilan, kejujuran, dan transparansi. Penerapan yang tidak tepat ini tidak hanya merugikan masyarakat, tetapi juga melanggar aturan yang diajarkan dalam Islam (Nurfalita & Sastrawati, 2022).

Dalam pandangan Islam, pungutan retribusi parkir seharusnya dilihat sebagai langkah untuk mewujudkan kemaslahatan bersama bagi masyarakat. Dengan menerapkan prinsip keadilan, transparansi, dan akuntabilitas, retribusi dapat menjadi hal yang efektif untuk meningkatkan kesejahteraan. Sehingga, sangat penting bagi pemerintah untuk mengimplementasikan peraturan yang sesuai dengan nilai-nilai Islam dan mempertimbangkan kebutuhan serta kepentingan masyarakat secara menyeluruh.

Dengan demikian, peneliti tertarik untuk menyelidiki terkait pertumbuhan, efektivitas dan kontribusi pendapatan retribusi parkir serta dampaknya terhadap PAD dengan sudut pandang ekonomi Islam. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "Analisis Penerimaan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Cirebon Tahun 2019-2023 dari Perspektif Ekonomi Islam."

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan penjelasan yang disampaikan di atas, berikut ini adalah rincian identifikasi masalah:

1. Masih ditemukan juru parkir yang tidak memberikan karcis parkir kepada masyarakat pengguna jasa parkir sesuai dengan aturan yang berlaku.
2. Kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh UPT parkir terkait pemungutan retribusi parkir karena sebagian besar penerimaan retribusi masuk ke kantong pribadi juru parkir
3. Akibat banyaknya juru parkir yang ilegal atau tidak resmi dalam memungut retribusi parkir, maka target pendapatan pungutan retribusi tidak tercapai.
4. Kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh UPT parkir terhadap juru parkir di Kota Cirebon mengakibatkan terjadinya kebocoran dalam penerimaan pungutan tarif parkir

C. Batasan Masalah

Pada penelitian ini memerlukan pembatasan masalah agar fokus pada isu-isu yang ingin diteliti. Penelitian ini akan membahas tentang pertumbuhan,

efektivitas, serta kontribusi penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum terhadap PAD Kota Cirebon dalam perspektif Ekonomi Islam pada tahun 2019 hingga 2023.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, peneliti merumuskan masalah yaitu:

1. Bagaimana pertumbuhan penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum terhadap PAD Kota Cirebon dari tahun 2019 hingga 2023?
2. Seberapa besar tingkat efektivitas penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum terhadap PAD Kota Cirebon dari tahun 2019 hingga 2023?
3. Seberapa besar kontribusi penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum terhadap PAD Kota Cirebon dari tahun 2019 hingga 2023?
4. Bagaimana pandangan ekonomi Islam terhadap pungutan retribusi parkir di tepi jalan umum Kota Cirebon?

E. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang dan perumusan masalah, tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Untuk menganalisis pertumbuhan penerimaan retribusi parkir di jalan umum terhadap PAD di Kota Cirebon dari tahun 2019 hingga 2023.
2. Untuk menganalisis tingkat efektivitas penerimaan retribusi parkir di jalan umum terhadap PAD Kota Cirebon dari tahun 2019 hingga 2023.
3. Untuk menganalisis kontribusi penerimaan retribusi parkir di jalan umum terhadap PAD di Kota Cirebon dari tahun 2019 hingga 2023.
4. Untuk menganalisis pandangan ekonomi Islam terhadap pungutan retribusi parkir di Kota Cirebon

Beberapa manfaat dari penelitian ini yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pemahaman ilmiah serta mengembangkan wawasan keilmuan, terutama dalam mengaplikasikan teori yang ada dengan praktik di lapangan. Selain itu, diharapkan dapat menjadi acuan bagi peneliti berikutnya untuk menghadapi permasalahan serupa.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pemahaman dan memberikan wawasan baru kepada masyarakat sehingga masyarakat dapat memahami pentingnya mengikuti peraturan mengenai tarif parkir.

b. Bagi Pemerintah Daerah

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi pemikiran bagi pemerintah sebagai bahan pertimbangan, evaluasi, dan masukan dalam mengatur retribusi parkir untuk meningkatkan PAD.

F. Sistematika Penulisan

Dalam penelitian ini, sistematika penulisan terdiri dari lima bab, yang masing-masing akan dijelaskan secara singkat yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan tentang latar belakang masalah, identifikasi masalah, pembatasan masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II KAJIAN TEORI

Bab ini menguraikan tentang kajian pustaka, penelitian terdahulu, kerangka pemikiran, dan hipotesis penelitian.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang waktu dan lokasi penelitian, metode dan pendekatan penelitian, subjek dan objek penelitian, populasi dan sampel, teknik pengumpulan data, definisi operasional variabel serta teknik analisis data.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan pokok permasalahan penelitian yang berisi hasil dan pembahasan, yang menjelaskan deskripsi objek penelitian, informan penelitian, deskripsi data, analisis data, serta interpretasi hasil penelitian.

BAB V PENUTUP

Bab ini membahas mengenai kesimpulan dari hasil analisis serta saran berdasarkan hasil temuan penelitian.

