

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Target dan Capaian Pendapatan Parkir di Kota Jambi

5.1.1 Capaian Target Pendapatan Parkir di Kota Jambi

Pendapatan parkir atau retribusi parkir di Kota Jambi merupakan salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang berasal dari pungutan atas jasa penyediaan tempat parkir kendaraan di fasilitas umum yang disediakan, dikelola, atau diawasi oleh pemerintah daerah. Retribusi parkir bertujuan untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam hal perparkiran sekaligus mengoptimalkan kontribusi sektor parkir terhadap penerimaan daerah. Di Kota Jambi, pendapatan dari retribusi parkir menjadi penting dalam mendukung pembiayaan pembangunan daerah, pelayanan publik, serta pengaturan lalu lintas dan ketertiban kota. Besarnya retribusi parkir diatur berdasarkan Peraturan Daerah, yang mencakup ketentuan tarif, lokasi, serta mekanisme pemungutan. Dengan pengelolaan yang baik, retribusi parkir diharapkan tidak hanya menambah pendapatan daerah, tetapi juga meningkatkan kenyamanan dan keteraturan parkir bagi masyarakat.

Dalam praktiknya, capaian pendapatan parkir tidak selalu memenuhi target yang ditetapkan. Sehingga, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah pendapatan parkir di Kota Jambi tidak dapat memenuhi target yang dicapai, atau sebaliknya. Dengan memahami permasalahan ini, diharapkan dapat dirumuskan upaya perbaikan dalam pengelolaan retribusi parkir ke depannya. Berikut Retribusi Parkir Kota Jambi Tahun 2019-2023.

Tabel 5. 1 Perkembangan Pendapatan Retribusi Parkir Kota Jambi Tahun 2019-2023

Tahun	Target (Rp)	Realisasi (Rp)	Capaian (%)
2019	6.090.000.000	5.677.189.000	93
2020	6.090.000.000	4.888.750.000	80
2021	6.225.000.000	5.217.003.000	84
2022	6.225.000.000	5.174.983.000	83
2023	6.350.000.000	4.727.373.000	74

Sumber : Laporan Keuangan Pemerintah Daerah Kota Jambi Tahun 2024

Data pada Tabel 5.1 menunjukkan tren fluktuatif dalam pencapaian retribusi parkir Kota Jambi selama periode 2019 hingga 2023. Meskipun target penerimaan retribusi parkir mengalami peningkatan secara bertahap dari Rp. 6,090,000,000 pada tahun 2019 menjadi Rp. 6,350,000,000 pada tahun 2023, namun realisasi yang dicapai tidak selalu mengikuti tren yang sama. Pada tahun 2019, capaian retribusi parkir tergolong tinggi, yakni 93% dari target, namun mulai menurun pada tahun 2020 menjadi 80%, kemungkinan dipengaruhi oleh dampak pandemi COVID-19 terhadap mobilitas dan aktivitas masyarakat. Meskipun terjadi sedikit pemulihan pada tahun 2021 dan 2022, di mana persentase capaian masing-masing mencapai 84% dan 83%, namun tren penurunan kembali terlihat pada tahun 2023, saat capaian hanya 74% dari target. Hal ini menunjukkan adanya penurunan efektivitas dalam pengelolaan dan penarikan retribusi parkir, atau kemungkinan perubahan perilaku parkir masyarakat, seperti peningkatan penggunaan transportasi online dan digitalisasi pembayaran yang belum terintegrasi secara maksimal dalam sistem retribusi daerah.

Realisasi retribusi parkir di Kota Jambi yang terus berada di bawah target dari tahun 2019 hingga 2023 dapat dijelaskan melalui beberapa faktor menurut penelitian-penelitian relevan. Hal ini sejalan dengan penelitian (Gustina, 2021), yang menemukan bahwa ketidakefisienan dalam pengawasan dan lemahnya pengelolaan menjadi faktor utama kegagalan pencapaian target retribusi parkir. Kemudian, penelitian lain yang dilakukan oleh (Aulia, 2020) di Kabupaten Bekasi juga menunjukkan bahwa rendahnya kesadaran masyarakat untuk membayar retribusi parkir berkontribusi terhadap rendahnya realisasi pendapatan. Selain itu, (Sari, 2019) melalui penelitiannya di Kota Palembang, menegaskan bahwa kualitas sumber daya manusia yang belum optimal dalam pengelolaan parkir menjadi hambatan utama. Penelitian oleh (Prasetyo, 2020) di Kota Semarang pun mendukung temuan ini, dengan menyatakan bahwa ketidaksesuaian antara target pendapatan dan potensi riil di lapangan menyebabkan kesenjangan yang cukup besar antara target dan realisasi. Sejalan dengan itu, (Yuliani, 2021) dalam penelitiannya di Kota Bandung menemukan bahwa kendala penerapan teknologi

e-parking dan ketidakmampuan operator juga menjadi faktor yang memperburuk kondisi tersebut.

Untuk mengoptimalkan realisasi retribusi parkir di Kota Jambi agar mencapai target yang telah ditetapkan, diperlukan berbagai upaya strategis dan terintegrasi. Pemerintah daerah perlu melakukan evaluasi menyeluruh terhadap perencanaan target pendapatan, dengan mengacu pada data potensi parkir yang akurat dan memperhitungkan dinamika sosial serta ekonomi masyarakat. Penguatan sistem pengawasan dan pengendalian di lapangan menjadi hal yang mutlak, melalui penerapan teknologi informasi berbasis digital guna meminimalkan kebocoran dan meningkatkan transparansi penerimaan. Selain itu, peningkatan kapasitas sumber daya manusia, baik dalam aspek kompetensi teknis maupun integritas, harus menjadi fokus utama melalui program pelatihan dan pembinaan berkelanjutan. Sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat terkait pentingnya membayar retribusi parkir secara resmi juga perlu digencarkan untuk membangun kesadaran kolektif. Di sisi lain, modernisasi sistem parkir, seperti penerapan pembayaran non-tunai dan manajemen parkir berbasis aplikasi, perlu segera dikembangkan untuk meningkatkan efisiensi dan kenyamanan pengguna jasa. Dengan penerapan langkah-langkah tersebut secara konsisten, diharapkan realisasi retribusi parkir di Kota Jambi dapat meningkat secara signifikan dan mendukung pencapaian target pendapatan daerah. Adapun Perkembangan Jumlah Parkir Kota Jambi Tahun 2020-2024 sebagai berikut.

Tabel 5. 2 Perkembangan Jumlah Parkir Kota Jambi Tahun 2020-2024

Jenis Parkir	2020	2021	2022	2023	2024
Jumlah Parkir Dalam Kawasan	1	1	1	1	1
Jumlah Parkir luar Kawasan	464	498	654	654	654

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Jambi (2024)

Berdasarkan Tabel 5.2, perkembangan jumlah parkir di Kota Jambi dari tahun 2020 hingga 2024 menunjukkan dominasi titik parkir luar kawasan dibandingkan dengan parkir dalam kawasan. Selama periode tersebut, titik parkir luar kawasan secara konsisten menyumbang lebih dari 99% dari total lokasi parkir yang tersedia, sedangkan parkir dalam kawasan hanya berkontribusi kurang dari

1%. Proporsi ini mencerminkan bahwa sebagian besar potensi retribusi parkir Kota Jambi bertumpu pada pengelolaan parkir di luar kawasan. Lokasi parkir luar kawasan umumnya tersebar di berbagai titik di tepi jalan umum yang ditetapkan pemerintah kota, seperti Jalan RE Marta Dinata, Jalan Gatot Subroto, dan Jalan Soemantri Brojonegoro. Sementara itu, parkir dalam kawasan biasanya berada di area khusus yang dikelola oleh instansi pemerintah atau swasta, seperti Pasar Angso Duo Baru dan pusat perbelanjaan Jambi Town Square (Jamtos). Jumlah parkir luar kawasan tertinggi tercatat pada tahun 2022 yaitu 654 titik parkir, sedangkan jumlah terendah terjadi pada tahun 2020 dengan 464 titik parkir. Oleh karena itu, optimalisasi pendapatan daerah dari sektor parkir harus difokuskan pada peningkatan pengelolaan, pengawasan, serta pemanfaatan seluruh potensi titik parkir luar kawasan secara lebih efektif.

5.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Peningkatan Dan Penurunan Retribusi Parkir Di Kota Jambi

5.2.1 Uji Asumsi Klasik

Uji Asumsi Klasik merupakan serangkaian pengujian yang dilakukan dalam analisis regresi untuk memastikan bahwa model regresi memenuhi syarat-syarat statistik tertentu, sehingga hasil estimasi yang diperoleh menjadi valid, tidak bias, dan efisien. Uji asumsi klasik bertujuan untuk mengidentifikasi apakah data memenuhi kriteria normalitas, tidak terjadi multikolinearitas antar variabel bebas, dan tidak ada masalah heteroskedastisitas dalam residual model. Dengan terpenuhinya asumsi-asumsi ini, hubungan antara variabel dalam model dapat dianalisis secara lebih akurat dan dapat dipercaya. Sebelum hipotesis diuji, dilakukan uji asumsi klasik dahulu, yaitu normalitas data, multikolinearitas, heteroskedastisitas, dan autokorelasi dengan cara sebagai berikut.

5.2.1.1 Normalitas Data

Salah satu metode yang digunakan untuk menguji normalitas data adalah uji *Kolmogorov-Smirnov*. Uji *Kolmogorov-Smirnov* membandingkan distribusi kumulatif empiris dari data sampel dengan distribusi kumulatif dari distribusi teoretis, biasanya distribusi normal. Nilai yang dihitung dalam uji ini adalah D-statistik, yaitu selisih maksimum antara kedua distribusi tersebut. Jika nilai p-

value lebih besar dari tingkat signifikansi 0,05, maka data dianggap berdistribusi normal. Sebaliknya, jika p-value lebih kecil dari tingkat signifikansi, maka data tidak berdistribusi normal. Uji ini didasarkan pada teori fungsi distribusi kumulatif yang dikembangkan oleh Andrey Kolmogorov dan Nikolai Smirnov, yang bertujuan untuk mengukur kesesuaian antara data sampel dan distribusi yang diharapkan. Oleh karena itu, uji *Kolmogorov-Smirnov* banyak digunakan dalam penelitian untuk menguji asumsi dasar normalitas sebelum melakukan analisis statistik lanjutan.

Uji *Kolmogorov-Smirnov* memiliki keunggulan karena dapat digunakan untuk berbagai ukuran sampel, baik kecil maupun besar, dan tidak bergantung pada parameter distribusi seperti rata-rata dan standar deviasi, sehingga dianggap sebagai uji nonparametrik yang cukup fleksibel. Dengan mengetahui apakah data berdistribusi normal, peneliti dapat menentukan apakah metode analisis statistik yang dipilih sudah tepat, atau perlu menggunakan pendekatan nonparametrik sebagai alternatif. Oleh karena itu, penerapan uji *Kolmogorov-Smirnov* dalam penelitian ini menjadi langkah penting untuk memastikan validitas hasil analisis yang akan dilakukan. Pada penelitian ini lebih jelas dapat dilihat pada tabel 5.3.

Tabel 5. 3 Normalitas Data Kolmogorov-Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		24
Normal Parameters	Mean	-.0000002
	Std. Deviation	8691415.79200000
Most Extreme Differences	Absolute	.136
	Positive	.136
	Negative	-.136
Test Statistic		.136
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200

Sumber : Data Primer, SPSS (2025)

Berdasarkan hasil uji normalitas *Kolmogorov-Smirnov* Tabel 5.3, diketahui bahwa nilai Sig. sebesar 0,200 untuk residual data. Karena nilai signifikansi lebih

besar dari 0,05, disimpulkan bahwa data residual berdistribusi normal. Dengan demikian, variabel bebas yang terdiri dari jumlah penduduk, pendapatan per kapita, jumlah juru parkir, dan jumlah kendaraan bermotor, serta variabel terikat yaitu retribusi parkir Kota Jambi, semuanya memenuhi asumsi normalitas. Normalitas data ini penting karena menunjukkan bahwa model regresi yang digunakan dalam penelitian ini layak untuk dilanjutkan ke tahap analisis berikutnya.

5.2.1.2 Uji Multikolinieritas

Dalam analisis regresi, persyaratan untuk mendeteksi adanya multikolinieritas dapat dilihat dari nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) dan nilai *tolerance*. Menurut (Sarstedt et al., 2021), model regresi dikatakan bebas dari multikolinieritas apabila nilai VIF masing-masing variabel independen kurang dari 5, meskipun beberapa peneliti tetap menggunakan batas toleransi hingga 10 tergantung konteks analisisnya. Selain itu, nilai *tolerance* harus lebih besar dari 0,10 untuk menunjukkan bahwa multikolinieritas tidak menjadi masalah serius. (Sarstedt et al., 2021) juga menekankan bahwa korelasi antar variabel bebas yang sangat tinggi, melebihi 0,85, dapat menjadi indikasi awal adanya multikolinieritas. Oleh karena itu, pemeriksaan VIF, *tolerance*, dan korelasi antar variabel menjadi langkah penting dalam memastikan model regresi dapat diinterpretasikan dengan baik dan akurat. Pada penelitian ini lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5. 4 Uji Multikolinieritas

Variabel	Tolerance	VIF
Penduduk	.331	3.024
Pendapatan Perkapita	.184	5.437
Juru Parkir	.270	3.710
Kendaraan Bermotor	1.000	1.000

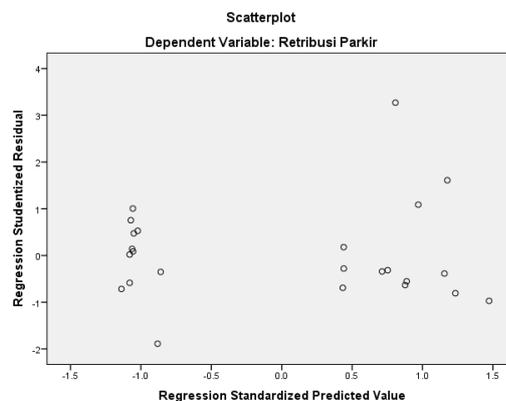
Sumber : Data Primer, SPSS (2025)

Berdasarkan hasil uji multikolinieritas pada Tabel 5.4, diketahui bahwa semua variabel independen, yaitu jumlah penduduk (X_1), pendapatan per kapita (X_2), jumlah juru parkir (X_3), dan jumlah kendaraan bermotor (X_4), memiliki nilai *tolerance* di atas 0,10 dan VIF di bawah 10. Berdasarkan kriteria yang

dikemukakan oleh (Sarstedt et al., 2021), dimana model dianggap bebas dari multikolinearitas apabila VIF kurang dari 5 dan *tolerance* lebih besar dari 0,10, maka dapat disimpulkan bahwa model regresi ini tidak mengalami masalah multikolinearitas. Dengan demikian, hubungan antar variabel bebas dalam model ini tidak saling mempengaruhi secara berlebihan dan analisis regresi dapat dilanjutkan ke tahap berikutnya dengan hasil yang dapat diinterpretasikan secara valid.

5.2.1.3 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk mendeteksi apakah terjadi ketidakkonstanan varians pada residual. Dalam model regresi yang baik, asumsi dasar yang harus dipenuhi adalah homoskedastisitas, yaitu varians dari residual harus konstan untuk setiap nilai prediktor. Jika varians residual berubah-ubah pada berbagai tingkat prediktor, maka terjadi heteroskedastisitas, yang dapat menyebabkan estimasi koefisien regresi menjadi tidak efisien dan mengakibatkan kesalahan dalam menarik kesimpulan statistik. Menurut (Sarstedt et al., 2021), keberadaan heteroskedastisitas dapat diuji menggunakan metode seperti uji *Glejser*, uji *Breusch-Pagan*, atau melihat pola scatterplot antara residual dan nilai prediksi. Jika pola residual menyebar secara acak dan tidak membentuk pola tertentu misal, mengerucut atau melebar, maka dapat disimpulkan tidak terjadi heteroskedastisitas. Oleh karena itu, memastikan tidak adanya heteroskedastisitas merupakan syarat penting untuk mendapatkan model regresi yang valid dan dapat diandalkan. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada gambar 2.



Gambar 2. Uji Heteroskedastisitas

Berdasarkan *scatterplot* hubungan antara *Regression Standardized Predicted Value* dan *Regression Studentized Residual* untuk variabel Retribusi Parkir, titik-titik residual tersebar acak di sekitar sumbu nol tanpa pola tertentu seperti mengerucut atau melengkung. Penyebaran yang acak ini mengindikasikan bahwa varians residual bersifat konstan di seluruh rentang nilai prediksi, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat masalah heteroskedastisitas dalam model regresi ini. Dengan demikian, asumsi homoskedastisitas terpenuhi, yang berarti model regresi yang digunakan layak untuk dianalisis lebih lanjut.

5.2.1.4 Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk mendeteksi adanya hubungan atau korelasi antara residual yaitu kesalahan prediksi pada suatu observasi dengan residual pada observasi sebelumnya dalam data runtun waktu (*time series*). Menurut (Ghozali, 2021), autokorelasi terjadi ketika error pada periode t saling berkaitan dengan error pada periode $t-1$, sehingga dapat memengaruhi validitas model regresi karena melanggar asumsi independensi residual. Keberadaan autokorelasi mengindikasikan bahwa informasi dari masa lalu masih memengaruhi hasil saat ini, sehingga menyebabkan estimasi koefisien jadi tidak efisien dan kesalahan standar menjadi bias. Oleh karena itu, uji autokorelasi dalam Durbin-Watson test digunakan untuk menilai sejauh mana residual model saling berkorelasi antar waktu, guna memastikan bahwa model regresi memiliki hasil yang valid dan reliabel. Pada penelitian ini, lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5. 5 Uji Autokorelasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	1.000	1.000	1.000	9.562.636.431	1.962

Sumber : Data Primer, SPSS (2025)

Berdasarkan hasil uji autokorelasi melalui metode Durbin-Watson (DW), diketahui nilai DW sebesar 1.925. Dengan jumlah sampel sebanyak 23 dan jumlah variabel independen sebanyak 4 (jumlah penduduk, pendapatan per kapita, jumlah juru parkir, dan jumlah kendaraan bermotor), maka merujuk pada Tabel Durbin-Watson pada tingkat signifikansi 5%, diketahui bahwa nilai batas bawah (dL)

adalah 0.946 dan batas atas (dU) sebesar 1.789. Adapun kriteria pengambilan keputusan dalam uji ini adalah apabila nilai DW berada di antara dU dan 4 - dU, maka dapat disimpulkan tidak terjadi autokorelasi dalam model regresi. Dalam penelitian ini, nilai DW = 1.962 berada di antara dU = 1.789 dan 4 - dU = 2.211, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi autokorelasi dalam model regresi., sehingga memenuhi kriteria tersebut. Oleh karena itu, dapat disimpulkan model regresi tidak mengalami autokorelasi dan residual dari model bersifat independen. Hal ini menunjukkan bahwa salah satu asumsi klasik regresi telah terpenuhi, sehingga model layak digunakan untuk analisis lebih lanjut.

5.2.2 Analisis Regresi Linier Berganda

Dalam penelitian ini, variabel dependen yang dianalisis adalah Retribusi Parkir, sedangkan variabel independen meliputi Jumlah Penduduk, Pendapatan Per Kapita, Jumlah Juru Parkir, dan Jumlah Kendaraan Bermotor. Adapun model regresi linear dalam penelitian ini sebagai berikut pada tabel 5.6.

Tabel 5. 6 Hasil Regresi Linier Berganda

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-8.932.507.467	5.076.5421,21		-175.957	.000
	Penduduk	21.884.663	46.597	1.018	469.657	.000
	Pendapatan Perkapita	-107.450	2.827	-.111	-38.010	.000
	Juru Parkir	2.328.533.032	122.378.471	.046	19.027	.000
	Kendaraan Bermotor	-2.041	.009	-.276	-221.587	.000

Sumber : Output SPSS 24, data diolah 2025

$$Y = \beta_0 + \beta_1X_1 - \beta_2X_2 + \beta_3X_3 - \beta_4X_4 + e$$

$$\text{Retribusi Parkir} = -8.932.507.467 + 21.884.663 \text{ penduduk} - 107.450 \text{ pendapatan perkapita} + 2.328.533.032 \text{ juru parkir} - 2.041 \text{ kendaraan bermotor}$$

Berdasarkan persamaan tersebut, maka hasil uji regresi linier berganda dalam penelitian ini dapat dijelaskan sebagai berikut.

1. Konstanta sebesar 8.932.507.467 menunjukkan bahwa jika seluruh variabel independen jumlah penduduk, pendapatan per kapita, jumlah juru parkir, dan jumlah kendaraan bermotor dianggap bernilai nol, maka retribusi parkir diperkirakan bernilai 8.932.507.467.
2. Koefisien regresi penduduk sebesar 21.884.663 berarti setiap penambahan 1 orang penduduk, diperkirakan akan meningkatkan retribusi parkir sebesar Rp. 21.884.663, dengan asumsi variabel lain tetap.
3. Koefisien pendapatan per kapita sebesar 107.450 menunjukkan bahwa setiap kenaikan Rp. 1 dalam pendapatan per kapita diperkirakan akan menurunkan retribusi parkir sebesar Rp. 107.450, dengan asumsi variabel lain tetap.
4. Koefisien jumlah juru parkir sebesar 2.328.533.032 menunjukkan bahwa setiap penambahan 1 orang juru parkir, diperkirakan akan meningkatkan retribusi parkir sebesar Rp. 2.328.533.032, dengan asumsi variabel lain tetap.
5. Koefisien jumlah kendaraan bermotor sebesar 2.041 berarti bahwa setiap penambahan 1 unit kendaraan bermotor akan menurunkan retribusi parkir sebesar Rp. 2.041, dengan asumsi variabel lain tetap

5.2.3 Uji F

Uji F merupakan uji statistik untuk menguji signifikansi model regresi secara simultan, yaitu apakah seluruh variabel independen bersama-sama berpengaruh terhadap variabel dependen. Menurut Ghozali (2021), uji ini membandingkan varians yang dijelaskan model dengan varians yang tidak dijelaskan, menghasilkan nilai F-hitung. Uji ini penting untuk menilai kelayakan model sebelum menganalisis pengaruh masing-masing variabel.

Tabel 5. 7 Uji F

Variabel	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	4	14.699.340.870.000.001.000	160.746.888	.000
Residual	19	91.444.015.510.000		
Total	23			

Sumber : Data Primer, SPSS (2025)

Berdasarkan hasil uji F pada Tabel 5.7, diperoleh nilai F_{hitung} sebesar 160.746.888 dengan tingkat signifikansi 0,000. Karena nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05, maka secara simultan, yaitu jumlah penduduk, pendapatan per kapita, jumlah juru parkir, dan jumlah kendaraan bermotor, berpengaruh secara signifikan terhadap retribusi parkir di Kota Jambi. Dengan demikian, model regresi yang digunakan dalam penelitian ini dinyatakan layak dan mampu menjelaskan hubungan antara variabel-variabel bebas dengan retribusi parkir secara bersama-sama.

5.2.4 Uji t

Uji t merupakan salah satu uji statistik dalam analisis regresi yang digunakan untuk menguji pengaruh masing-masing variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen. Uji t penting untuk mengidentifikasi variabel mana saja yang dominan dalam mempengaruhi variabel terikat sehingga dapat memperkuat interpretasi model regresi. Pada penelitian ini lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5. 8 Uji t

Variabel	t	Sig.
Penduduk	469.657	.000
Pendapatan Perkapita	-38.010	.000
Juru Parkir	19.027	.000
Kendaraan Bermotor	-221.587	.000

Sumber : Data Primer, SPSS (2025)

Berdasarkan hasil uji t yang ditampilkan pada Tabel 5.8, seluruh variabel independen menunjukkan nilai signifikansi di bawah 0,05, yang berarti secara statistik semua variabel berpengaruh signifikan secara parsial terhadap retribusi parkir di Kota Jambi. Adapun nilai signifikansi untuk variabel jumlah penduduk sebesar 0,000 dengan t hitung 469,657, menunjukkan pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pendapatan retribusi parkir. Hal ini mencerminkan bahwa semakin tinggi jumlah penduduk, maka kebutuhan akan fasilitas parkir meningkat, yang pada akhirnya mendorong peningkatan penerimaan dari retribusi parkir. Temuan ini sejalan dengan penelitian (Susan, 2018), yang menyatakan

bahwa pertumbuhan penduduk cenderung meningkatkan mobilitas dan aktivitas ekonomi, yang berkorelasi positif terhadap potensi retribusi daerah.

Selanjutnya, variabel pendapatan per kapita menunjukkan nilai signifikansi 0,000 dengan nilai t negatif sebesar -38,010, yang berarti berpengaruh signifikan namun negatif terhadap retribusi parkir. Artinya, meskipun pendapatan masyarakat meningkat, hal tersebut justru diikuti oleh penurunan penerimaan retribusi parkir. Hal ini dapat dijelaskan melalui kemungkinan bahwa masyarakat dengan pendapatan lebih tinggi cenderung menggunakan layanan parkir non-resmi atau pribadi seperti parkir di area komersial yang tidak tercatat dalam sistem retribusi daerah. Temuan ini sejalan dengan (Mustariba, 2022) yang menyatakan bahwa peningkatan pendapatan masyarakat tidak selalu berdampak langsung terhadap penerimaan daerah jika tidak didukung oleh sistem penarikan yang efisien dan transparan.

Variabel jumlah juru parkir juga menunjukkan pengaruh yang positif dan signifikan, dengan nilai t sebesar 19,027 dan nilai signifikansi 0,000. Hal ini menunjukkan bahwa semakin banyak jumlah juru parkir, maka semakin tinggi pula potensi penerimaan retribusi. Namun demikian, efektivitasnya sangat tergantung pada sistem pengawasan dan manajemen lapangan. (Faisal, 2017) mencatat bahwa peran petugas parkir tidak akan optimal jika tidak dilengkapi dengan sistem kontrol yang memadai dan akuntabel.

Selanjutnya, variabel jumlah kendaraan bermotor memiliki nilai t sebesar -221,587 dengan signifikansi 0,000, menunjukkan pengaruh negatif dan signifikan terhadap retribusi parkir. Hasil ini mengindikasikan bahwa peningkatan jumlah kendaraan bermotor tidak serta-merta meningkatkan pendapatan dari sektor retribusi. Hal ini mungkin disebabkan oleh kelemahan dalam tata kelola sistem parkir, di mana pertumbuhan kendaraan tidak diimbangi dengan ketersediaan lahan parkir resmi dan sistem pembayaran yang efisien. Penelitian (Faisal, 2019) juga mendukung temuan ini dengan menyatakan bahwa tanpa penguatan sistem pengelolaan parkir, peningkatan jumlah kendaraan justru berpotensi menimbulkan kebocoran dan kemacetan, bukan meningkatkan PAD dari sektor parkir.

Dengan demikian, seluruh variabel dalam model regresi ini secara statistik berpengaruh signifikan terhadap pendapatan retribusi parkir, namun arah pengaruhnya berbeda-beda dan perlu dianalisis lebih lanjut berdasarkan konteks pengelolaan dan tata kelola parkir di daerah.

5.2.5 Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi (R^2) adalah salah satu metode dalam analisis regresi yang digunakan untuk mengukur seberapa besar kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variasi dari variabel dependen.

Dalam konteks penelitian sosial dan ekonomi, nilai R^2 yang tinggi menunjukkan bahwa variabel-variabel bebas yang digunakan relevan dan representatif dalam mempengaruhi variabel terikat, namun dalam penelitian berbasis data lapangan, nilai R^2 yang sedang pun masih dapat diterima apabila terdapat banyak faktor eksternal yang tidak dimasukkan ke dalam model. Uji ini penting untuk mengevaluasi seberapa baik model regresi yang dibangun mampu menjelaskan fenomena yang sedang dikaji. Pada penelitian ini lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5. 9 R Square

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	1.000	1.000	1.000	9.562.636.431

Sumber : Data Primer, SPSS (2025)

Berdasarkan hasil analisis pada Tabel 5.9, diketahui bahwa nilai R Square sebesar 1.000. Artinya, 100% variasi dalam variabel terikat, yaitu retribusi parkir (Y), dapat dijelaskan oleh variabel-variabel bebas yang terdiri dari jumlah penduduk (X_1), pendapatan per kapita (X_2), jumlah juru parkir (X_3), dan jumlah kendaraan bermotor (X_4). Dengan kata lain, kombinasi keempat variabel bebas tersebut sepenuhnya mampu memprediksi perubahan pada retribusi parkir. Nilai Adjusted R Square yang juga sebesar 1.000 menunjukkan bahwa setelah disesuaikan dengan jumlah variabel dalam model, tingkat keakuratan prediksi tetap sangat tinggi, mengindikasikan bahwa model ini sangat baik dan cocok digunakan untuk menjelaskan hubungan antar variabel dalam penelitian ini.

5.3 Implikasi Kebijakan

Berdasarkan temuan penelitian ini, di mana realisasi retribusi parkir Kota Jambi dari tahun 2019 hingga 2023 selalu berada di bawah target, diperlukan langkah-langkah strategis yang terarah untuk memperbaiki kinerja pengelolaan retribusi parkir ke depannya. Salah satu implikasi kebijakan utama adalah penyesuaian target retribusi parkir yang lebih realistis dan berbasis pada potensi riil di lapangan, sebagaimana disarankan oleh (Prasetyo & Wicaksono, 2020) yang menemukan bahwa ketidaksesuaian target dengan potensi aktual menyebabkan kesenjangan realisasi pendapatan. Pemerintah Kota Jambi perlu melakukan pemetaan dan validasi titik parkir secara berkala, mengingat sebagian besar titik parkir berada di luar kawasan dan berkontribusi lebih dari 99% terhadap total lokasi parkir, sehingga optimalisasi titik-titik ini harus menjadi prioritas utama.

Selanjutnya, penguatan sistem pengawasan dan akuntabilitas menjadi penting untuk meminimalisasi kebocoran retribusi. Sejalan dengan temuan (Gustina, 2021), ketidakefisienan pengawasan menjadi faktor utama kegagalan pencapaian target, sehingga penggunaan teknologi digital seperti e-parking harus diterapkan lebih luas untuk meningkatkan transparansi dan efisiensi pengelolaan parkir. Implikasi lain adalah perlunya peningkatan kapasitas sumber daya manusia (SDM) di bidang perparkiran melalui pelatihan dan pembinaan berkelanjutan, sebagaimana ditegaskan oleh (Sari, 2019) bahwa kualitas SDM yang rendah menjadi penghambat dalam optimalisasi pendapatan retribusi.

Selain itu, edukasi dan sosialisasi kepada masyarakat mengenai pentingnya membayar retribusi parkir secara resmi harus diperkuat, mengingat rendahnya kesadaran masyarakat juga menjadi faktor yang memperburuk kondisi, sebagaimana ditemukan dalam penelitian (Aulia, 2020). Terakhir, untuk mengantisipasi dampak negatif dari meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dan juru parkir terhadap retribusi parkir, perlu dilakukan reformasi manajemen parkir termasuk penyusunan standar operasional prosedur (SOP) baru yang lebih ketat serta sistem insentif dan sanksi bagi juru parkir untuk meningkatkan kepatuhan dan kinerja mereka. Dengan mengadopsi kebijakan-kebijakan tersebut

secara konsisten, Pemerintah Kota Jambi diharapkan tidak hanya dapat meningkatkan realisasi retribusi parkir, tetapi juga memperbaiki tata kelola sektor parkir secara menyeluruh, mendorong pertumbuhan Pendapatan Asli Daerah (PAD), serta memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat.

Dengan demikian, seluruh variabel independen dalam penelitian ini terbukti berpengaruh signifikan terhadap pendapatan retribusi parkir di Kota Jambi, meskipun arah pengaruhnya tidak selalu positif. Temuan ini memberikan wawasan penting bahwa peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor parkir tidak hanya bergantung pada faktor kuantitatif seperti jumlah penduduk, petugas, atau kendaraan, tetapi juga sangat ditentukan oleh efektivitas sistem pengelolaan di lapangan. Hasil regresi ini menegaskan bahwa strategi peningkatan retribusi parkir memerlukan pendekatan yang komprehensif dan sistemik, termasuk perencanaan yang realistis, pemanfaatan teknologi dalam tata kelola parkir, peningkatan kapasitas sumber daya manusia, serta pengawasan dan akuntabilitas yang lebih ketat. Implikasi kebijakan dari temuan ini diharapkan dapat menjadi landasan strategis bagi Pemerintah Kota Jambi dalam membangun sistem pengelolaan parkir yang efisien, transparan, dan berkelanjutan, sehingga mampu memberikan kontribusi yang optimal terhadap PAD.