

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Arus globalisasi mendorong masuknya perubahan pada gaya hidup dan memunculkan berbagai perubahan baru yang tidak bisa dihindari. Kemajuan ini berdampak pada bidang ekonomi, sosial, politik dan juga hubungan internasional (Wolf, 2014). Pemerintah dan masyarakat dituntut untuk mampu menghadapinya dengan cara yang tepat. Perubahan ini dapat dilihat dari adanya bukti nyata pada kemajuan di berbagai negara. Negara yang mengalami proses globalisasi akan memperoleh keuntungan dari barang dan jasa yang dihasilkan, pendapatan tenaga kerja yang tinggi, standar hidup yang tinggi, hingga tingkat Kesehatan yang baik.

Akan tetapi, arus globalisasi juga menyebabkan ketergantungan antar negara karena negara-negara saling bergantung dalam perdagangan, investasi, teknologi, dan informasi. Kemajuan teknologi, komunikasi, dan transportasi membuat berbagai aktivitas ekonomi dan budaya semakin terintegrasi, memperkuat ketergantungan antar bangsa (Silitonga, 2020). Hal ini dikarenakan adanya peningkatan integrasi perdagangan, ide dalam pasar global dan penduduk. Arus globalisasi dapat dipengaruhi oleh beberapa aspek seperti Sumber Daya Alam, Teknologi, Ekonomi, serta Politik. Pesatnya globalisasi memberikan pengaruh yang signifikan terhadap berbagai aspek kehidupan dan membawa dampak positif apabila negara tersebut dapat menyesuaikan diri dan mengikuti arus positif dari adanya globalisasi. Begitupun sebaliknya, apabila tidak dapat mengikuti arus globalisasi dengan baik akan menimbulkan dampak negatif dan akan menimbulkan kerugian yang sangat besar.

Globalisasi bergantung pada teknologi, khususnya teknologi informasi dan komunikasi. Globalisasi menjadi proses yang melibatkan peningkatan keterhubungan dan interdependensi antara negara, masyarakat, dan ekonomi di seluruh dunia (Hermawanto, 2020). Teknologi memainkan peran yang sangat penting dalam memfasilitasi dan mempercepat proses

globalisasi ini. Hubungan antara globalisasi dan teknologi sangat erat dan saling mempengaruhi satu sama lain.

Teknologi menghubungkan masyarakat di berbagai belahan dunia melalui komunikasi dan pertukaran informasi secara *instant*. Internet, telepon seluler, dan Peran media sosial telah menggeser pola komunikasi, interaksi sosial, serta cara memperoleh informasi. Ini memungkinkan orang untuk Menjalin koneksi dengan individu dari berbagai belahan dunia, mengatasi batasan geografis dan budaya. Teknologi komunikasi juga telah memungkinkan perusahaan untuk menjalin hubungan bisnis internasional dengan lebih mudah dan efisien (Hermawanto, 2020).

Secara keseluruhan, dapat dikatakan bahwa teknologi telah menjadi pendorong utama bagi globalisasi modern. Kemajuan dalam teknologi komunikasi, transportasi, dan informasi telah memfasilitasi pertukaran budaya, perdagangan internasional, dan akses informasi di seluruh dunia. Namun, meskipun teknologi telah menjadi pendorong utama globalisasi, masih ada kesenjangan teknologi antara negara-negara maju dan berkembang. Tidak semua negara memiliki akses yang sama terhadap teknologi dan infrastruktur yang diperlukan untuk terlibat dalam globalisasi. Oleh karena itu, tantangan yang perlu diatasi termasuk menekan ketimpangan akses digital dan memastikan bahwa manfaat teknologi global dapat dinikmati oleh semua negara dan masyarakat di seluruh dunia.

Kehadiran teknologi sangat membantu manusia dalam menjalani aktivitas sehari-hari, khususnya pada saat menjalankan pekerjaan mereka. Teknologi sangat dibutuhkan di berbagai sektor pekerjaan untuk memperoleh efektivitas serta efisiensi. Salah satu sektor yang memanfaatkan teknologi adalah pemerintah sebagai penyelenggara pelayanan publik. Pemerintah pusat dan daerah dituntut untuk dapat mencukupi kebutuhan publik yang semakin bertambah. Maka dari itu dengan adanya perkembangan teknologi informasi, pemerintah mulai memanfaatkan *E-government*.

E-Government diberlakukan di Indonesia sejak tahun 2001 dengan dikeluarkannya Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 6 Tahun 2001 tentang

Pengembangan dan Pendayagunaan Telematika di Indonesia. Inpres ini mendorong seluruh instansi pemerintah pusat dan daerah untuk mengembangkan website dan memanfaatkan teknologi dalam pelayanan publik untuk mendukung *Good Governance* dan mempercepat proses demokrasi melalui penggunaan teknologi informasi (Mariano, 2018).

E-Government memiliki keterkaitan dengan paradigma administrasi publik yang terletak pada bagaimana teknologi, khususnya Teknologi Informasi Dan Komunikasi (TIK) digunakan untuk memperbaiki kinerja pemerintahan dan meningkatkan kualitas pelayanan publik (Jalma dkk, 2022).

Menurut Jalma dkk, (2020) pada paradigma administrasi publik tradisional (Paradigma Dikotomi Politik dan Administrasi) yang sering kali menekankan pada birokrasi yang kaku dan prosedur yang panjang. Namun, dengan adanya *E-Government* ini mendukung paradigma baru dalam administrasi publik dengan menekankan efisiensi dan transparansi. *E-Government* mendorong adanya layanan online dan digitalisasi proses administrasi. Sehingga pelayanan publik menjadi lebih cepat, biaya administrasi menurun, dan pengawasan serta akuntabilitas menjadi lebih mudah dilakukan.

Pada paradigma administrasi publik modern (Paradigma ketiga), terjadi pergeseran menuju *Good Governance* yang melibatkan partisipasi aktif masyarakat dalam pengambilan keputusan pemerintah. *E-Government* memungkinkan hal ini dengan pemerintah memberikan platform digital untuk berkomunikasi dan berinteraksi dengan Masyarakat melalui *E-Participation*, konsultasi online, maupun pengaduan publik secara online. Selain itu, Paradigma baru dalam administrasi publik menekankan pelayanan yang berorientasi pada Masyarakat. *E-Government* membuat pelayanan publik menjadi lebih responsive dan lebih mudah diakses oleh masyarakat dengan pelayanan publik yang tersedia secara digital dan dapat digunakan kapan pun serta dari mana pun. *E-Government* mendorong kerjasama dan integrasi antar lembaga pemerintah. Hal ini sejalan *Collaborative Governance* yang dalam pengelolaannya melibatkan

stakeholder di luar pemerintahan atau negara, yang bertujuan untuk mendorong kolaborasi lintas departemen untuk meningkatkan pelayanan dan *Public Value* (Bardach (Sudarmo, 2015)).

Secara umum, *E-Government* berperan dalam mendorong transformasi administrasi publik ke arah yang lebih modern, efisien, dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat. Penerapan *E-Government* bertujuan untuk meningkatkan efisiensi biaya (*cost-effective*) dalam penyelenggaraan layanan publik, menciptakan pemerintahan yang lebih transparan dan akuntabel, serta memperluas akses informasi bagi masyarakat. Menurut Nugraha (2018), *E-Government* merupakan pemanfaatan teknologi informasi oleh lembaga pemerintahan guna meningkatkan efektivitas dan transparansi. Sementara itu, *World Bank* (2002) mendefinisikan *E-Government* sebagai penggunaan teknologi informasi dan komunikasi untuk memperbaiki efisiensi, efektivitas, transparansi, dan akuntabilitas pemerintahan. Depkominfo melalui Samodra Wibawa (2009:114) juga menjelaskan bahwa *E-Government* adalah bentuk layanan publik yang dilaksanakan melalui situs resmi pemerintah, yang ditandai dengan penggunaan domain khusus pemerintahan Indonesia, yaitu *go.id*.

Sementara itu, Meijer (2016). *E-government* dan *smart city* dalam konteks administrasi publik sangat kuat, karena keduanya berfokus pada pemanfaatan teknologi untuk menciptakan pemerintahan yang lebih efektif, efisien, transparan, dan inklusif. *Smart city* merupakan penerapan konsep *E-government* yang lebih luas dan canggih, dengan penggunaan IoT (*Internet Of Things*) dan big data untuk meningkatkan kualitas layanan publik, partisipasi warga, serta keberlanjutan perkotaan. *E-government* menjadi pondasi dari *smart city* dalam menyediakan infrastruktur digital dan tata kelola pemerintahan yang terhubung dengan warga dan lingkungan.

Pandangan tersebut diperkuat oleh Ramon (2015) yang menyatakan bahwa *E-government* dan *Smart City* mencerminkan paradigma tata kelola modern yang menekankan responsivitas, inklusivitas, dan keberlanjutan. *E-government* menyederhanakan proses administrasi publik pada *Smart City*,

memastikan bahwa layanan diberikan secara lebih efektif dan dengan mempercepat proses birokrasi. Hal ini juga mendukung tujuan *Smart City* dalam meningkatkan manajemen perkotaan dan mendorong pembangunan ekonomi.

Smart city atau Kota Pintar merupakan langkah adaptif yang diambil oleh pemerintah dari adanya arus globalisasi yang terjadi. Adaptasi ini berupa tata Kelola kota untuk mewujudkan kota yang berinovasi dengan memaksimalkan kinerja teknologi dan jaringan yang menjadi alat utama untuk mendorong kerjasama serta komunikasi antara pemerintah dan masyarakat agar lebih efektif dan efisien. *Smart city* mendukung proses pengembangan pada kota agar lebih antisipatif, berdaya saing tinggi dan inovatif sehingga dapat meningkatkan rasa nyaman dan masyarakat yang lebih terstruktur (Kumar dkk, 2020). Hal ini sesuai dengan penjelasan Paolo (2014) bahwa pengelolaan kota menciptakan pengembangan kota yang layak huni, modern sehingga diharapkan dapat meningkatkan daya saing ekonomi dan produktivitas daerah.

Sebagai bentuk komitmen dalam mewujudkan hal tersebut, pemerintah pusat dan daerah melakukan transformasi menuju *E-government* dan *Smart City* guna tercapainya pelayanan publik yang efektif dan efisien dan meningkatkan kemudahan bagi masyarakat dalam mengakses layanan. Upaya ini juga sejalan dengan pemberian kewenangan otonomi daerah oleh pemerintah pusat kepada pemerintah daerah (Pemda), sebagaimana diatur dalam Pasal 1 Ayat 6 UU No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah yang mengemukakan bahwa Otonomi Daerah merupakan hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pemda memiliki peran penting dalam memaksimalkan potensi keuangan daerah melalui pengelolaan yang baik dan berkelanjutan agar mampu memenuhi pembiayaan penyelenggaraan administrasi pemerintahan daerah yang didukung oleh dana yang bersumber dari PAD.

Pelayanan publik yang dikelola oleh pemerintah salah satunya

adalah pelayanan di bidang transportasi, termasuk sektor perparkiran. Jumlah penduduk di Indonesia yang terus meningkat setiap tahunnya menjadikan kepadatan penduduk dan kebutuhan transportasi pun turut ikut meningkat. Peningkatan populasi jumlah penduduk pada tahun 2020-2024 dapat dilihat pada Grafik berikut:

Tabel 1. 1 Peningkatan Jumlah Penduduk Dan Laju Pertumbuhan Penduduk Indonesia Pada Tahun 2020 -2024

Tahun	Jumlah Penduduk (Ribu Jiwa)	Laju pertumbuhan Penduduk (%)
2020	270.203	1,25%
2021	270.203	1,22%
2022	275.773	1,17%
2023	278.696	1,13%
2024 (28 Juni 2024)	281.603	1,11%

Sumber: Diolah dari Badan Pusat Statistik, 2024

Berdasarkan data yang didapat pada Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2020 pada hasil sensus penduduk September 2020 penduduk di Indonesia tercatat sebanyak 270,203 Ribu jiwa dengan Laju Pertumbuhan penduduk 1,25% dari tahun sebelumnya. Kemudian pada tahun 2023 jumlah penduduk Indonesia sebanyak 278,696 ribu jiwa dengan kepadatan penduduk diproyeksikan sebesar 147,27 orang/km². Angka tersebut naik 1,1% dibandingkan pada tahun sebelumnya yaitu sebanyak 275,773 ribu jiwa. Sedangkan pada tahun 2024 di bulan Juni tercatat jumlah penduduk Indonesia sebanyak 281,603 Ribu jiwa dengan laju pertumbuhan 1,11%.

Jumlah dan kepadatan penduduk yang terus meningkat setiap tahunnya ini mempengaruhi peningkatan kepadatan transportasi di Indonesia. Transportasi merupakan elemen penting dalam kehidupan masyarakat untuk menunjang mobilitas mereka. Menurut Salim (2000), transportasi merupakan proses pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Umumnya transportasi dibagi menjadi 3 jenis yaitu transportasi Darat, Udara dan Air. Sejalan dengan peningkatan penduduk yang terus meningkat, perkembangan transportasi dan jumlah kendaraan baik kendaraan publik maupun privat atau kepemilikan pribadi ikut

meningkat pula (Putra, 2022). Hal ini dapat terlihat dari perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia setiap tahunnya pada tabel 1.2 berikut:

Tabel 1. 2 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit) Di Indonesia 2018-2022

Jenis Kendaraan Bermotor	Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit)				
	2018	2019	2020	2021	2022
Mobil Penumpang	14.830.698	15.592.419	15.797.746	16.413.348	17.175.632
Mobil Bis	222.872	231.569	233.261	237.566	241.215
Mobil Barang	4.797.254	5.021.888	5.038.405	5.299.361	5.528.669
Sepeda Motor	106.657.952	112.771.136	115.023.039	120.042.298	125.267.349
Jumlah	126.508.776	133.617.012	136.137.451	141.992.573	148.212.865

Sumber: Diolah dari Badan Pusat Statistik, 2023

Peningkatan jumlah moda transportasi yang terus terjadi setiap tahunnya ini apabila tidak segera diatasi maka akan menimbulkan berbagai dampak negatif seperti kemacetan, lahan parkir yang sulit, parkir liar, pungli dan sebagainya yang nantinya akan menyulitkan masyarakat. Dalam merespon adanya kendala tersebut, pemerintah melakukan sebuah perubahan yaitu Parkir Elektronik atau *Electronic Parking (E-Parking)*. Penerapan ini diimplementasikan dengan memanfaatkan teknologi digital.

Menurut Hayati (2018), *E-Parking* merupakan sistem elektronik yang digunakan untuk memantau durasi parkir kendaraan dan memproses pembayaran retribusi secara otomatis. Parkir elektronik ini dibuat untuk mempermudah pengemudi dengan sistem pembayaran parkir elektronik yang tidak lagi bergantung pada uang tunai, karena pembayarannya menggunakan non tunai seperti *Qris* dan *E-money/E-Toll*. Sistem ini bertujuan untuk mengurangi beberapa dampak negatif yang ditimbulkan dari adanya kepadatan transportasi seperti adanya pungutan liar yang menyebabkan Pendapatan Asli Daerah tidak diterima secara maksimal serta

mewujudkan pelayanan dalam sektor parkir yang lebih efektif, efisien dan meningkatkan transparansi dengan memanfaatkan teknologi sebagai penerapan dari konsep *Smart City*. *E-parking* telah diterapkan di beberapa daerah di Indonesia seperti di Bandung, Tabanan Bali, Surakarta, Medan dan beberapa kota besar lainnya seperti Jakarta dan Makassar.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Suherman (2020) Bandung menerapkan *E-Parking* pada desember 2013 dan diresmikan langsung oleh Ridwan Kamil selaku Wali Kota Bandung. Penerapan *E-Parking* di Kota Bandung diharapkan dapat menyelesaikan permasalahan terkait sektor parkir seperti kesulitan pemerintah untuk mencapai target retribusi parkir, maraknya parkir liar, dan lemahnya pengawasan pada penarikan retribusi parkir di tepi jalan. Pemerintah berinisiatif untuk menerapkan *E-Parking* sebagai pelaksanaan *E-Government* dan pemanfaatan teknologi dalam proses pelayanan publik. Pelaksanaan *E-Parking* di Kota Bandung menggunakan mesin yang tersedia di tepi jalan, dibantu oleh Juru Parkir yang menjaga. Pemerintah Bandung memfasilitasi mesin *E-Parking* hingga 445 unit (lihat Gambar 1.1).

Akan tetapi berdasarkan hasil riset yang dilakukan oleh Tutik Rachmawati dan Kusuma Dwi Fitriyanti (2021) upaya yang dilakukan oleh pemerintah ini gagal untuk mengoptimalkan pendapatan daerah dikarenakan terdapat beberapa faktor yang menyebabkan implementasi *E-Parking* di Kota Bandung ini tidak optimal dan efektif seperti adanya kesenjangan digital, rendahnya kualitas juru parkir, tidak adanya rencana yang menjadi pijakan regulasi, tidak adanya mekanisme pemeliharaan mesin parkir, belum adanya rancangan investasi yang strategis, kurangnya kepemimpinan, dan rendahnya kualitas pemasaran dan pendidikan. Berikut ini adalah gambar mesin *E-Parking* yang ada di Kota Bandung. (Lihat Gambar 1.1)



Gambar 1. 1 Mesin E-Parking di Kota Bandung

Sumber: Bandung bisnis.com, diakses pada Desember 2024

Wilayah lain di Indonesia yang menerapkan *E-Parking* adalah Kabupaten Tabanan, Bali yang menjadi kabupaten pertama di Bali yang menggunakan *E-Parking* untuk membantu menyelesaikan permasalahan yang terjadi seperti tidak sebandingnya jumlah parkir dengan pertumbuhan jumlah kendaraan, kurangnya kesadaran masyarakat, tidak optimalnya penerimaan daerah yang berasal dari retribusi parkir dan tingginya pungli yang dilakukan oleh oknum Juru parkir atau jukir (Dewi, 2019).

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Dewi (2019) Pelaksanaan *E-Parking* di Kabupaten Tabanan dilakukan menggunakan sistem Terminal Parkir Elektronik (TPE) seperti yang dilakukan di Kota Bandung. Peresmian penggunaan TPE di Kabupaten Tabanan yaitu pada 28 Juni 2018 sedangkan *E-Parking* mulai diresmikan dan dilaksanakan pada 1 Juli 2018. Menurut pemerintah Kabupaten Tabanan *E-Parking* dapat mengurangi tingkat kebocoran retribusi dari sistem manual sehingga dapat meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Tabanan. Selain itu Sebagai langkah untuk mengelola parkir agar lebih tertib dan efisien serta dapat meningkatkan transparansi pengelolaan PAD khususnya retribusi parkir. Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan telah menyiapkan 15 unit TPE di tepi jalan umum (*On Street*) dan 1 unit TPE di pelataran parkir atau *Off Street*. Dalam pelaksanaannya masyarakat dibantu oleh Jukir yang ditugaskan untuk memandu penggunaan *E-Parking* di Kabupaten Tabanan. Tingkat efektivitas yang didapatkan pada pelaksanaan pembayaran retribusi

parkir di Kabupaten Tabanan pada Oktober 2018 menunjukkan tingkat efektivitas sebesar 114,98%, yang diklasifikasikan sebagai sangat efektif karena nilai tersebut melampaui batas minimal 79,99%. Adapun perwujudan mesin *E-Parking* di Kabupaten Tabanan Sebagai berikut: (Lihat gambar 1.2).



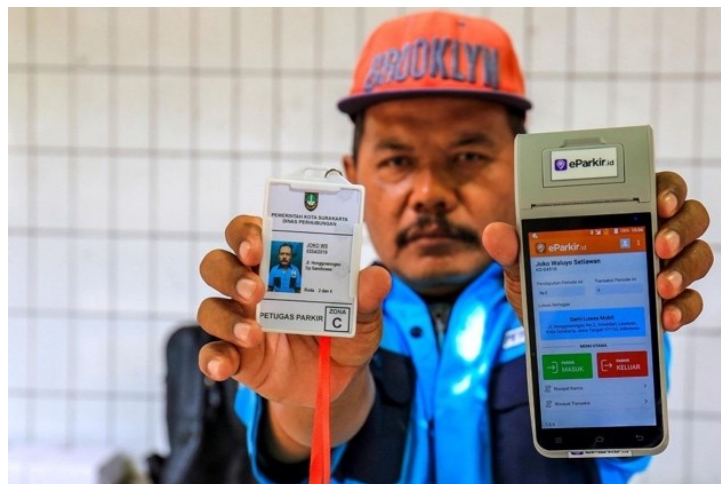
Gambar 1. 2 Mesin E-Parking di Kabupaten Tabanan
 Sumber: *Republika.com* diakses pada Desember 2024

Sebagai bentuk komitmen pembangunan, Kota Surakarta juga mengambil langkah serupa dengan kota-kota lainnya untuk mewujudkan *Smart City* dengan menerapkan *E-Parking*. Selaras dengan temuan yang diungkapkan dalam studi sebelumnya oleh Rahman, dkk (2019) Kota Surakarta menerapkan *E-Parking* pada 2017 di Jl. Dr. Radjiman. Penerapan ini ditujukan untuk mengurangi oknum jukir nakal yang menyebabkan kebocoran penarikan tarif parkir dan menjadi upaya untuk meningkatkan pendapatan retribusi parkir. Selain itu, *E-Parking* dinilai dapat meningkatkan tingkat kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah dan juru parkir terkait tarif parkir, transparansi, dan tingkat kenyamanan masyarakat. Dalam keberjalanan *E-Parking* di Kota Surakarta dilakukan dengan menggunakan aplikasi yang dipandu oleh Juru Parkir yang bertugas. Pembayaran yang digunakan menggunakan non tunai yaitu *E-money* dan *Qris*.

Akan tetapi dalam pelaksanaannya terjadi beberapa hambatan seperti kesadaran jukir dan masyarakat yang kurang, kurangnya sosialisasi sehingga masyarakat kurang memahami *E-Parking*, Sebagian besar jukir di Surakarta

sudah berumur sehingga gaptek teknologi, dan gangguan sinyal yang menghambat proses *E-Parking*. Dalam menanggapi hal tersebut pemerintah Kota Surakarta melakukan berbagai upaya untuk menyelesaikan permasalahan tersebut dengan melakukan peningkatan sosialisasi melalui media sosial dan radio, pemantauan di lapangan, pendekatan kepada jukir. Meskipun begitu, efektivitas *E-Parking* di Kota Surakarta dinilai kurang efektif karena kurangnya kemampuan penyelenggara dalam mensosialisasikan program yang belum merata, kurangnya respon baik masyarakat, belum maksimalnya penerapan di lapangan karena jukir enggan menggunakan alat dan kecenderungan masyarakat serta juru parkir untuk melakukan transaksi secara tunai masih menjadi tantangan. Namun ketepatan sasaran program dikatakan sudah efektif karena pelaksanaan *E-Parking* sebagai pelayanan di bidang perparkiran dengan sasaran utama ditujukan pada masyarakat. Adapun dalam pelaksanaannya pemantauan dilakukan secara real-time oleh Dinas Perhubungan Kota Surakarta menunjukkan bahwa program tersebut telah berjalan secara efektif, yang dibuktikan melalui pelaksanaan monitoring rutin oleh tim khusus (Billqis, 2022).

Juru Parkir yang terdaftar di Kota Surakarta dilengkapi dengan Id Card yang sesuai dengan nama yang terdaftar dalam aplikasi pembayaran yang dibawanya (Lihat gambar 1.3).



Gambar 1. 3 Id Card dan Alat Pembayaran E-Parking di Kota Surakarta

Sumber: Surakarta.go.id diakses pada Desember 2024

Kota Medan juga menerapkan *E-Parking* pada 18 Oktober 2021 di 22 titik parkir pada 18 ruas jalan dan 8 kawasan di Kota Medan untuk menyelesaikan permasalahan di sektor parkir (Nazlia,2023). Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Nazlia (2023) Penerapan *E-Parking* merupakan inovasi dari Dinas Perhubungan Kota Medan sebagai bentuk dukungan pada Gerakan Nasional Non Tunai (GNTT) yaitu inisiatif yang dilakukan oleh pemerintah suatu negara adalah upaya untuk mendorong penggunaan transaksi non tunai sebagai opsi yang lebih efisien dan aman dibandingkan dengan transaksi tunai. Tujuan dari Gerakan Nasional Non Tunai (GNTT) adalah mengurangi ketergantungan pada uang tunai, meningkatkan inklusi keuangan, dan mempercepat modernisasi sistem pembayaran di negara tersebut. GNTT berupaya untuk memberikan manfaat ekonomi dan sosial yang luas, termasuk meningkatkan efisiensi transaksi, mengurangi biaya logistik, mengurangi korupsi, meningkatkan inklusi keuangan, dan meningkatkan pemantauan transaksi keuangan. Sehingga, banyak negara di dunia telah meluncurkan inisiatif GNTT untuk mendorong adopsi transaksi non tunai dan mengembangkan sistem pembayaran yang lebih canggih. (Dewi, 2019).

Tujuan diberlakukannya *E-Parking* di Kota Medan selain memberikan kemudahan kepada masyarakat yaitu untuk mendapatkan transparansi Pendapatan Asli Daerah dan membuka partisipasi publik. Penerapan pembayaran *E-Parking* di Kota Medan dilakukan dengan *Qris* dan *E-Toll* yang dibayarkan melalui alat pembayaran yang dibawa oleh juru parkir. Pada pelaksanaannya, pembagian hasil yang didapat juru parkir selain pada pendapatan per bulan, juga mendapat 20% untuk pendapatan per hari itu.

Walikota Medan Bobby Nasution mengatakan dalam keberjalanannya selama 24 hari saja *E- Parking* dinilai sukses untuk meningkatkan PAD dan mengurangi kebocoran terlebih pada sektor parkir karena berhasil mendapatkan pemasukan Rp.200 jutaan dalam kurun waktu kurang dari 1 bulan, terjadi peningkatan sekitar 155% dibandingkan dengan

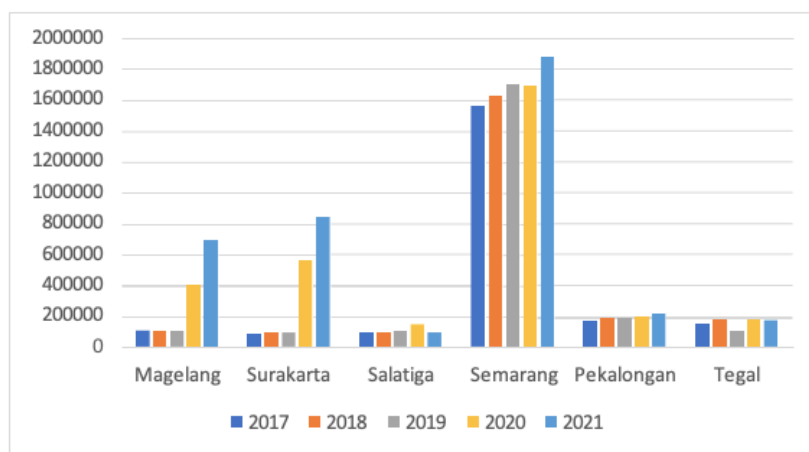
sistem *cash* yang masuk pada PAD sebesar Rp. 80-an Juta dalam waktu 24 hari atau kurang dari 1 bulan (Liputan6.com 13 Nov 2021). Dalam pelaksanaannya masyarakat dibantu oleh Juru parkir yang bertugas untuk melaksanakan *E-Parking* seperti yang dapat dilihat pada gambar 1.4 dibawah ini.



Gambar 1. 4 Pelaksanaan *E-Parking* di Kota Medan
Sumber: Liputan6.com, diakses pada 1 Desember 2024

Tingginya tingkat keberhasilan dan efektivitas penerapan *E-Parking* di beberapa kota di Indonesia ini mendorong kota-kota lainnya seperti Kota Semarang untuk ikut menerapkan *E-Parking*. Terlebih dengan adanya hak Otonomi daerah yang mendorong setiap daerah untuk dapat mengembangkan potensi daerah nya dengan leluasa sehingga dapat mempercepat kesejahteraan masyarakat dan upaya penerapan konsep *Smart City* dan *E-Government*.

Sebagai Ibu Kota Provinsi Jawa Tengah, Kota Semarang mengalami pertumbuhan jumlah penduduk yang konsisten setiap tahunnya. Pertumbuhan penduduk ini berdampak pada semakin meningkatnya jumlah kendaraan di kota ini. Kota Semarang menjadi salah satu kota di Jawa Tengah yang memiliki tingkat kepemilikan kendaraan paling tinggi. Jumlah laju pertumbuhan Kendaraan di Kota-Kota yang berada di Provinsi Jawa Tengah dapat dilihat pada Gambar 1.5 berikut:



Gambar 1. 5 Jumlah Pertumbuhan Kendaraan di Kota-Kota Jawa Tengah
Sumber: Diolah dari BPS Provinsi Jawa Tengah (2024)

Dari data pada bagan di atas, terlihat bahwa Kota Semarang berada di peringkat pertama di antara kota-kota lain di Jawa Tengah dalam jumlah kendaraan setiap tahunnya. Bahkan Kesenjangan jumlah kendaraan antara Kota Semarang dan kota-kota lain di Provinsi Jawa Tengah terbilang besar dan mencerminkan dominasi yang jelas, terlebih peningkatan pada kendaraan pribadi Kota Semarang. Peningkatan laju kendaraan di Kota Semarang terbagi dalam jumlah mobil penumpang, bus, truk, dan sepeda motor. Namun di antara jenis-jenis tersebut, Kendaraan bermotor pribadi, seperti roda empat dan roda dua menunjukkan tingkat pertumbuhan yang paling signifikan.

Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Pribadi di Kota Semarang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1. 3 Jumlah Kendaraan Pribadi di Kota Semarang

TAHUN	2017	2018	2019	2020	2021	2024 (Januari)
Mobil Penumpang	226.064	215.182	225.779	231.164	281.971	358.378
Sepeda Motor	1.251.200	1.295.360	1.347.260	1.382.434	1.512.234	1.555.352

Sumber: Diolah dari BPS Provinsi Jawa Tengah (2023), Korlantas Polri (2024)

Dari peningkatan jumlah kendaraan ini dapat disimpulkan bahwa rata-rata dalam kurun 5 tahun (2017-2021) terdapat peningkatan hingga 5,97% ,dan terus meningkat hingga tercatat pada *Website Korlantas Polri*

pada tahun 2024 jumlah mobil penumpang di Kota Semarang sebanyak 358.378 dan Sepeda Motor sebanyak 1.555.352.

Sehubungan dengan peningkatan tersebut, memunculkan permasalahan yang sering terjadi terkait sektor parkir, seperti tidak terpenuhinya target retribusi daerah, maraknya parkir liar dan pungli, kesulitan dalam mencari tempat parkir, terutama di area perkotaan yang padat penduduk (Alzena,2024)

Dalam mengatasi permasalahan ini, Pemerintah Kota Semarang mencoba untuk menyelesaikan dengan menerapkan *E-parking* yang bertujuan untuk meningkatkan efektivitas pengelolaan parkir dan meningkatkan PAD dari sektor parkir.

Kecakapan Pemerintah daerah melaksanakan otonomi daerah sangat dipengaruhi kemampuan finansial daerah (Dasril Munir, 2004 : 96). Dengan hal ini daerah dipaksa untuk dapat mengelola keuangan dengan baik. Pemda provinsi maupun kab/kota dituntut untuk dapat memaksimalkan pendapatan daerah. Pendapatan Asli Daerah (PAD) menjadi salah satu sumber utama penerimaan daerah yang memberikan kontribusi signifikan terhadap keuangan daerah. Semakin besar penerimaan PAD, maka semakin besar pula peluang bagi suatu daerah untuk berkembang dan mempercepat proses pembangunan. Pendapatan Asli Daerah sendiri berasal dari berbagai sumber, seperti pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), serta sumber-sumber pendapatan sah lainnya. Menurut Asteria, B. (2015), pajak daerah dan retribusi daerah merupakan dua komponen utama yang diharapkan menjadi penyumbang terbesar terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD). Namun demikian, kontribusi retribusi daerah masih tertinggal jauh dibandingkan dengan pajak daerah yang menunjukkan penerimaan lebih tinggi. Hal tersebut dapat dilihat pada Tabel 1. 4 Realisasi Pendapatan Pemerintah Kota Semarang tahun 2020-2022 sebagai berikut:

**Tabel 1. 4 Realisasi Pendapatan Pemerintah Kota Semarang Menurut
Jenis Pendapatan (Rupiah) Tahun 2020-2022**

Jenis pendapatan	Pendapatan Asli Daerah (PAD) (Dalam Rupiah)		
	2020	2021	2022
Pendapatan Asli Daerah (PAD)	2.024.537.808.307	2.385.944.758.477	2.537.403.150.446
Pajak daerah	1.425.695.913.644	1.445.171.299.551	1.957.821.256.138
Retribusi daerah	88.681.866.360	96.448.844.019	100.960.604.391
Hasil perusahaan milik daerah dan pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan	53.339.018.950	66.895.891.301	66.717.372.156
lain-lain PAD yang Sah	456.821.009.353	777.428.723.606	411.903.917.761
Dana Perimbangan	1.669.101.931.826	1.699.819.686.103	2.339.282.883.686
Lain- Lain Pendapatan Yang Sah	706.861.098.347	737.122.837.157	579.256.691.767
Jumlah	4.400.500.838.480	4.822.887.281.737	4.876.686.034.132

Sumber: BPS Kota Semarang, 2023

Dapat disimpulkan bahwa dalam Pendapatan Asli Daerah Kota Semarang, terdapat kesenjangan antara penerimaan dari pajak daerah dan retribusi daerah. Hal ini dapat dilihat Pada tahun 2020 sebesar Rp.1.337.014.047.284. seangkan pada tahun 2021 Selisih antara pajak daerah dan retribusi daerah mengalami kenaikan menjadi Rp. 1.348.722.455.492. besar selisih ini sebesar 0,88%. Kemudian pada tahun 2022 selisih pajak daerah dan retribusi daerah sebesar Rp. 1.856.860.651.747 dengan kenaikan persentase antara tahun 2021 dan 2022 sebesar 37,68 %. Hal ini menandakan pajak daerah sebagai penyumbang terbesar PAD (Pendapatan Asli Daerah) dibandingkan retribusi daerah.

Pada 2021-2022 perekonomian mulai bangkit setelah selesainya wabah Covid-19 sehingga mempengaruhi PAD pada tahun tersebut dengan

peningkatan pendapatan pajak dari tahun 2021 ke tahun 2022 sebesar 35,47% yaitu sebesar Rp. 512.649.956.587 dan penerimaan retribusi daerah dari tahun 2021 ke tahun 2022 ikut meningkat sebanyak 4,68% yaitu sebesar Rp.4.511.760.372 Meskipun terjadi peningkatan pada Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Semarang, data menunjukkan bahwa kontribusi retribusi daerah masih tertinggal jauh dibandingkan dengan penerimaan dari pajak daerah setiap tahunnya.

Secara prinsip, pajak daerah dan retribusi daerah memiliki pengertian yang berbeda. Pajak daerah adalah kewajiban finansial yang dikenakan kepada individu atau badan secara paksa berdasarkan peraturan perundang-undangan, tanpa kompensasi langsung, yang hasilnya dimanfaatkan untuk membiayai kepentingan umum dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Bappenda, 2022). Berdasarkan Pasal 1 angka 64 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, retribusi daerah didefinisikan sebagai pungutan yang dilakukan oleh pemerintah daerah sebagai bentuk pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang secara khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah. Pungutan ini ditujukan kepada individu, badan, maupun korporasi, sebagai bentuk kewajiban finansial yang masuk ke dalam kas daerah guna memenuhi kepentingan masyarakat.

Penerapan *E-Parking* di Kota Semarang diatur melalui Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 Tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. *E-Parking* diharapkan dapat membuat wilayah parkir di Kota Semarang lebih tertata rapi dan teratur. Selain itu, penerapan *E-Parking* juga bertujuan untuk meminimalkan berbagai risiko yang mungkin dihadapi pemerintah, seperti potensi kebocoran retribusi akibat masih digunakannya sistem manual, kemungkinan terjadinya kesalahan dalam perhitungan dan pengembalian, serta risiko keamanan saat proses pengumpulan uang tunai. Secara garis besar, tujuan utama dari implementasi *E-Parking* di Kota Semarang adalah untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), mendukung upaya penataan sistem perparkiran, serta

merespons perkembangan teknologi yang semakin maju (Irawan, 2022).

Berdasarkan *Website Dishub Kota Semarang* Penerapan *E-Parking* atau parkir elektronik di Kota Semarang dilakukan uji coba pada 2 Februari 2022. Pada awal penerapan uji coba *E-Parking* ini dipilih 4 titik yaitu:

1. JL MT Haryono (Simpang Pringgading-Jalan Sidorejo)
2. JL. Agus Salim (Simpang Pekojan-Bubakan)
3. JL. Wahid hasyim (Simpang Kauman-simpang Beteng)
4. JL. Pekojan (Simpang Pekojan-Jalan Inspeksi)

Sehubungan dengan adanya program *E-Parking* di Kota Semarang yang bertujuan untuk optimalisasi sistem perparkiran guna mendorong peningkatan kontribusi sektor parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) ini masih perlu dikaji untuk mengetahui dampaknya terhadap peningkatan retribusi Parkir pada PAD di Kota Semarang. Dalam Konteks ini, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji efektivitas *E-Parking* terhadap peningkatan PAD di Kota Semarang. Penelitian ini dilakukan di wilayah Kota Semarang dikarenakan *E-Parking* merupakan sebuah tata cara pengelolaan perparkiran yang relatif baru di Kota Semarang dengan harapan dapat memberikan kontribusi bagi pemerintah Kota Semarang dalam meningkatkan pendapatan daerah dari sektor parkir melalui penerapan teknologi informasi dan komunikasi.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana efektivitas program *E-Parking* terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Semarang?
2. Faktor-faktor apa yang mempengaruhi program *E-Parking* dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengetahui efektivitas program *E-Parking* terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Semarang

2. Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi *E-Parking* dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang.

1.4 Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi :

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan serta pengembangan pengetahuan pada ilmu politik dan ilmu sosial khususnya pada prodi Administrasi Publik dan sebagai bahan literatur untuk menambah wawasan terkait Efektivitas program *E-parking* terhadap peningkatan Pendapatan Asli Daerah di Kota Semarang serta dapat digunakan sebagai perbandingan penelitian berikutnya.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai sumber inspirasi serta referensi bagi peneliti selanjutnya dan dapat dikembangkan lebih lanjut dalam upaya pengembangan ilmu pengetahuan menggunakan teori-teori yang diperoleh sesuai keadaan yang ada terkait gambaran mengenai efektivitas program *E-Parking* dalam peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) khususnya di kota semarang

- b. Bagi Pemerintah

Penelitian ini dapat dijadikan bahan evaluasi oleh pemerintah Kota Semarang terhadap efektivitas program *E-Parking* dan acuan dalam peningkatan PAD dari sektor parkir kemudian untuk pemerintah daerah lain sebagai referensi dalam mengadopsi program *E-Parking* dan dapat memberikan strategi dan solusi praktis dalam meningkatkan pendapatan asli daerah melalui *E-Parking* sebagai upaya mencapai target pendapatan asli daerah yang diharapkan.

- c. Bagi Masyarakat

Penelitian ini dapat dijadikan informasi kepada masyarakat

mengenai pentingnya mematuhi aturan parkir dan penggunaan sistem parkir yang efektif untuk peningkatan kualitas pelayanan publik di kota Semarang.

1.5 Kajian Teoritis

Di dalam bab ini akan disampaikan tentang landasan teori dan konsep konsep yang relevan dengan fokus penelitian, untuk memberikan kerangka pemahaman teoritis yang mendasari analisis. Kajian teoritis ini disusun untuk memperkuat argumen serta menjadi dasar dalam merumuskan kerangka berpikir. Dalam bagian ini berisikan landasan teori administrasi publik, paradigma administrasi publik, Pendapatan Asli Daerah (PAD), Retribusi, efektivitas, Efektivitas Program, Faktor yang mempengaruhi Program, dan penelitian terdahulu.

1.5.1 Administrasi Publik

Chandler dan Plano dalam Keban (2004:3) mendefinisikan administrasi publik sebagai suatu proses pengorganisasian dan koordinasi sumber daya serta aparatur publik dalam merumuskan, melaksanakan, dan mengelola keputusan-keputusan kebijakan publik. Sementara itu, menurut Herbert A. Simon (dalam Indradi, 2016), administrasi merupakan suatu kegiatan yang ditujukan untuk mencapai tujuan bersama melalui kerja sama yang dilakukan oleh sekelompok individu. Berdasarkan kedua pandangan tersebut, dapat dipahami bahwa administrasi pada hakikatnya merupakan aktivitas kolektif yang dilakukan oleh manusia untuk mewujudkan tujuan yang telah ditetapkan. Dengan demikian, administrasi publik dapat disimpulkan sebagai bentuk kerja sama antara individu dan lembaga dalam melaksanakan fungsi-fungsi pemerintahan guna memenuhi kebutuhan masyarakat secara efektif dan efisien.

1.5.2 Paradigma Administrasi Publik

Secara etimologis, kata *administrasi* berasal dari bahasa Yunani, yang terdiri atas dua unsur kata, yaitu *ad* yang berarti "ke arah" dan *ministrate* yang berarti "melayani". Secara umum, administrasi dapat

dimaknai sebagai suatu kegiatan untuk memberikan pelayanan atau pemenuhan terhadap kebutuhan tertentu. Dalam konteks ini, administrasi tidak hanya merujuk pada aktivitas teknis belaka, tetapi juga mencakup aspek manajerial dan pengambilan keputusan yang kompleks dalam organisasi. Lebih lanjut, A. Dunsire yang dikutip oleh Keban (2008:2) menjelaskan bahwa administrasi mencakup berbagai pengertian seperti pengarah, pelaksanaan pemerintahan, aktivitas implementasi kebijakan, penyusunan prinsip-prinsip pelaksanaan kebijakan publik, analisis kebijakan, serta kegiatan mempertimbangkan dan menyajikan alternatif keputusan. Selain itu, administrasi juga dipahami sebagai aktivitas kolektif, baik individu maupun kelompok, dalam menghasilkan barang dan jasa publik. Menurut Nicolas Henry dalam buku yang disusun oleh Deddy Mulyadi (2015), administrasi publik merupakan suatu kombinasi antara teori dan praktik yang bertujuan untuk memperluas pemahaman terhadap proses pemerintahan dalam kaitannya dengan masyarakat. Selain itu, administrasi publik juga berfungsi untuk mendorong kebijakan publik agar lebih responsif dan adaptif terhadap dinamika serta kebutuhan masyarakat.

Sementara itu, konsep paradigma diartikan sebagai kerangka pemikiran atau model konseptual yang digunakan oleh para ahli untuk memahami, menjelaskan, dan menganalisis perkembangan ilmu pengetahuan. Dalam konteks ilmu sosial, paradigma digunakan sebagai sudut pandang untuk menginterpretasikan berbagai fenomena sosial yang terjadi di tengah masyarakat. Paradigma menjadi landasan penting dalam pembentukan teori dan metodologi yang digunakan dalam proses penelitian serta dalam pengembangan ilmu pengetahuan secara umum. Dalam studi Administrasi Publik, terdapat beberapa paradigma yang digunakan sebagai pendekatan dalam menganalisis dan memahami administrasi publik. Berikut adalah beberapa macam paradigma dalam administrasi publik menurut Nicholas Henry (2007) dalam buku "*Collaborative Governance* dalam perspektif administrasi publik" tahun 2020:

1. Paradigma 1 (1900-1926) dikenal sebagai Paradigma Dikotomi antara

Politik dan Administrasi. Paradigma ini dipelopori oleh tokoh-tokoh seperti Frank J. Goodnow dan Leonard D. White. Dalam karyanya yang berjudul “*Politics and Administration*” yang diterbitkan pada tahun 1900, Goodnow menyampaikan pandangan bahwa politik seharusnya berfokus pada perumusan kebijakan atau sebagai ekspresi dari kehendak rakyat, sedangkan administrasi bertanggung jawab atas pelaksanaan kebijakan tersebut. Dengan kata lain, politik dan administrasi memiliki fungsi yang berbeda namun saling melengkapi. Paradigma ini menekankan pemisahan antara proses politik dan pelaksanaan administrasi, dengan tujuan menjaga netralitas dan efisiensi dalam penyelenggaraan pemerintahan. Dalam kerangka ini, kekuasaan negara dibagi menjadi tiga cabang utama, yaitu legislatif, eksekutif, dan yudikatif. Namun, meskipun pembagian fungsi ini secara teoritis tampak jelas, dalam praktiknya tidak ditemukan pemikiran yang secara rinci mengaitkan dikotomi antara politik dan administrasi dalam konteks administrasi negara. Padahal, pemahaman terhadap keterkaitan keduanya sangat penting dalam menentukan efektivitas dan dinamika pelaksanaan administrasi publik di 45 negara. Saat posisi yang dibutuhkan tidak tercipta tentunya hal tersebut sangat tidak menguntungkan untuk bidang terkait dalam mencari bentuk organisasinya.

2. Paradigma 2 (1927–1937) dikenal sebagai *Paradigma Prinsip-Prinsip Administrasi* yang berkembang. Pada masa ini, perhatian utama para pemikir administrasi publik tertuju pada upaya merumuskan prinsip-prinsip dasar yang dianggap dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas dalam organisasi publik. Tokoh-tokoh penting yang mewakili paradigma ini antara lain Willoughby, serta Gullick dan Urwick, yang pemikirannya banyak dipengaruhi oleh teori manajemen klasik dari tokoh-tokoh seperti Henri Fayol dan Frederick W. Taylor. Paradigma ini menekankan pentingnya prinsip-prinsip administrasi yang bersifat universal dan dapat diterapkan dalam berbagai bentuk organisasi, baik sektor publik maupun swasta. Salah satu kontribusi utama dari paradigma ini adalah konsep POSDCORB yang diperkenalkan oleh Luther Gullick. POSDCORB merupakan akronim dari

Planning (Perencanaan), *Organizing* (Pengorganisasian), *Staffing* (Penyusunan staf), *Directing* (Pengarahan), *Coordinating* (Koordinasi), *Reporting* (Pelaporan), dan *Budgeting* (Penganggaran). Ketujuh elemen ini dipandang sebagai inti dari tanggung jawab eksekutif dalam mengelola organisasi secara efektif. Paradigma ini menekankan pada manajemen yang berorientasi pada hasil dan pemberdayaan masyarakat. Paradigma ini juga menekankan pada penggunaan prinsip-prinsip manajemen dari sektor swasta dalam mengelola sektor publik, termasuk pemberdayaan masyarakat, fleksibilitas, dan akuntabilitas. Sementara itu, administrasi publik tidak pernah disebutkan secara eksplisit karena gagasan tersebut diasumsikan berlaku di mana saja, termasuk entitas pemerintah.

3. Paradigma 3 (1950-1970) merupakan paradigma dari Administrasi Negara sebagai ilmu politik atau paradigma *Good Governance* yang menekankan pada prinsip-prinsip transparansi, partisipasi, responsivitas, akuntabilitas, dan supremasi hukum dalam administrasi publik. Paradigma ini menyoroti pentingnya pemerintahan yang baik. Pada tahun 1946, Herbert Simon mempertanyakan pemisahan politik dan administrasi sebagai tidak praktis atau tidak realistis, sedangkan Herbert Simon mengkritik prinsip-prinsip administrasi untuk inkonsistensi dan berpendapat bahwa mereka tidak berlaku secara umum. Akibat keterbatasan dalam prinsip-prinsip administrasi yang dikembangkan pada paradigma sebelumnya dalam paradigma ini, administrasi publik diposisikan sebagai suatu kajian yang memiliki lokus pada birokrasi pemerintahan, namun dengan fokus yang cenderung abstrak karena tidak disertai batasan yang jelas antara aspek administratif dan politik. Pandangan ini menimbulkan pergeseran perspektif, di mana administrasi publik mulai dipengaruhi secara kuat oleh teori dan pendekatan ilmu politik.
4. Paradigma 4 (1956–1970) dikenal sebagai Paradigma Kolaboratif, yang menandai pergeseran signifikan dalam memahami administrasi publik. Pada masa ini, administrasi negara mulai dipandang secara eksplisit sebagai bagian dari *ilmu administrasi* yang berdiri sendiri, tidak lagi sepenuhnya berada di bawah bayang-bayang ilmu politik. Paradigma ini menekankan pendekatan ilmiah dan multidisipliner dalam memahami serta menyelesaikan

permasalahan administrasi publik. Fokus utama bergeser pada perilaku organisasi, analisis manajemen, serta penggunaan teknologi dan metode modern seperti teknik kuantitatif, analisis sistem, riset operasi, dan model-model rasional dalam pengambilan keputusan. Perkembangan paradigma ini mengarah pada dua jalur utama. Pertama, penguatan ilmu administrasi sebagai disiplin yang mandiri, yang banyak dipengaruhi oleh perkembangan dalam psikologi sosial dan teori organisasi. Selain itu, paradigma ini juga menekankan pentingnya kolaborasi dan partisipasi aktif dari berbagai pihak dalam menyelesaikan masalah-masalah kompleks yang dihadapi oleh sektor publik. Pendekatan kolaboratif ini tidak hanya berlaku di sektor komersial, tetapi juga dianggap relevan dan esensial dalam konteks administrasi publik.

5. Paradigma 5 (1970–sekarang) menempatkan Administrasi Negara sebagai disiplin yang utuh dan mandiri, dengan titik berat pada integrasi teori organisasi, teori manajemen, dan analisis kebijakan publik. Fokus utama dalam paradigma ini beralih pada isu-isu publik dan kepentingan masyarakat luas sebagai pusat perhatian (*lokus*). Paradigma ini lahir sebagai respon terhadap tidak adanya titik fokus yang jelas dalam studi administrasi publik murni pada tahap sebelumnya. Sebelumnya, teori organisasi cenderung menitikberatkan pada perilaku individu dalam organisasi dan mempertanyakan validitas keputusan tanpa mengaitkannya secara langsung dengan kepentingan publik. Dalam tahap ini, perkembangan ilmu administrasi relatif lambat dalam menjelaskan secara menyeluruh hubungan antara kepentingan publik, isu-isu publik, dan proses perumusan kebijakan. Oleh karena itu, paradigma kelima berupaya mengkaji lebih dalam aspek kekuasaan, ketimpangan sosial, dan konflik yang melekat dalam praktik administrasi publik serta bagaimana hal-hal tersebut memengaruhi terciptanya keadilan sosial dan kualitas layanan publik yang diberikan kepada masyarakat.
6. Paradigma 6 (1990–sekarang), yang dikenal dengan nama Paradigma *Good Governance*, merupakan kelanjutan dan hasil dari berbagai paradigma administrasi publik sebelumnya. Paradigma ini muncul sebagai respons terhadap kebutuhan akan pendekatan baru dalam ilmu administrasi publik, terutama dalam menghadapi kompleksitas tata kelola pemerintahan modern. Salah satu konsep penting dalam paradigma ini adalah *New Public Management* (NPM), yang pada awalnya dikembangkan untuk sektor bisnis

dan swasta. Konsep ini kemudian diadaptasi ke sektor publik dengan tujuan meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelayanan publik melalui penerapan prinsip-prinsip manajerial sektor privat, seperti orientasi pada hasil, efisiensi biaya, dan akuntabilitas. Paradigma ini menandai pergeseran pendekatan dari *government* (pemerintahan yang berpusat pada negara) menuju *governance* (tata kelola kolaboratif) yang melibatkan tidak hanya sektor publik, tetapi juga sektor swasta dan masyarakat sipil. Pendekatan ini menekankan pentingnya kerjasama antara tiga pilar utama—pemerintah, sektor bisnis, dan masyarakat madani—dalam menciptakan sistem pemerintahan yang stabil, demokratis, efisien, bersih, dan transparan. Dengan demikian, *Good Governance* tidak hanya menjadi prinsip normatif, tetapi juga sebuah kerangka kerja praktis dalam mewujudkan pemerintahan yang responsif dan akuntabel terhadap kebutuhan masyarakat luas.

Tata kelola pemerintahan yang bersifat demokratis perlu menegaskan bahwa pusat kekuasaan (lokus) dan arah perhatian utama (fokus) tidak semata-mata berada di tangan pemerintah, melainkan juga dapat berpindah ke tangan rakyat sebagai pemilik kedaulatan. Pemerintahan yang berjalan secara baik dan ideal terwujud melalui hubungan yang sinergis antara tiga unsur utama, yaitu masyarakat sipil, pemerintah, dan sektor swasta. Ketiga elemen ini harus berinteraksi secara harmonis, kohesif, dan proporsional agar tercipta keseimbangan dalam penyelenggaraan pemerintahan (Thoha, Miftah, 2005). Paradigma-paradigma ini memberikan sudut pandang yang berbeda dalam memahami administrasi publik dan memberikan pendekatan dan kerangka berpikir yang berbeda dalam melakukan analisis dan penelitian di bidang administrasi publik.

Berdasarkan paparan mengenai perkembangan paradigma administrasi publik tersebut, penelitian ini termasuk dalam lingkup bahasan pada paradigma 6, yaitu paradigma yang menerapkan konsep *Good Governance* karena diciptakannya *E-Parking* memiliki tujuan untuk mewujudkan pemerintahan yang optimal dalam memberikan pelayanan yang berkualitas bagi masyarakat dan dapat meningkatkan pendapatan asli daerah. Lokus dari paradigma ini adalah masalah dan kepentingan publik.

1.5.3 Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Salah satu indikator utama untuk menilai sejauh mana kemampuan suatu daerah dalam mengelola dan menyelenggarakan urusan pemerintahan secara mandiri adalah tingkat *Self Supporting* keuangannya. Mengingat pentingnya posisi keuangan dalam pemerintahan, suatu daerah tidak akan mampu menjalankan fungsinya secara efektif dan efisien apabila tidak didukung oleh ketersediaan anggaran yang memadai. Oleh karena itu, aspek keuangan menjadi salah satu tolok ukur penting dalam menilai kapasitas suatu daerah dalam mengatur dan mengurus rumah tangganya secara otonom.

Mengacu pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Pendapatan Asli Daerah (PAD) didefinisikan sebagai pendapatan yang dipungut oleh pemerintah daerah berdasarkan peraturan daerah yang mengacu pada ketentuan peraturan perundang-undangan. PAD merupakan gabungan dari beberapa sumber penerimaan, yakni pajak daerah, retribusi daerah, serta penerimaan non-pajak yang berasal dari keuntungan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), hasil investasi, dan pengelolaan sumber daya alam yang dimiliki oleh daerah.

Menurut Halim (2016), Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan penerimaan yang diperoleh oleh pemerintah daerah yang bersumber dari potensi yang ada di wilayahnya sendiri. Pendapatan ini dipungut berdasarkan ketentuan dalam Peraturan Daerah dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, serta dimanfaatkan untuk membiayai berbagai kebutuhan daerah. Dengan demikian, PAD dapat diartikan sebagai pendapatan yang bersumber dari sektor pajak daerah, retribusi, dan penerimaan sah lainnya yang berasal dari kekayaan atau aktivitas ekonomi daerah. Oleh karena itu, setiap pemerintah daerah dituntut untuk mengelola dan memaksimalkan potensi PAD secara optimal guna mendukung pembangunan dan pelayanan publik di daerah masing-masing.

Menurut Mardiasmo (2018), Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan sumber penerimaan yang berasal dari pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, hasil dari Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), serta berbagai penerimaan sah lainnya

yang berasal dari wilayah administratif suatu daerah. Pendapatan ini diperoleh dari pengelolaan potensi daerah dan digunakan untuk mendukung pembiayaan serta pembangunan daerah.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa PAD adalah bentuk pendapatan yang dihimpun dari berbagai potensi ekonomi daerah baik melalui pajak, retribusi, maupun sumber pendapatan sah lainnya yang ditujukan untuk memperkuat kapasitas keuangan daerah dalam melaksanakan pembangunan dan pelayanan publik secara mandiri dan berkelanjutan.

1.5.4 Retribusi

Boediono (2001) mengemukakan bahwa retribusi merupakan bentuk pembayaran yang dilakukan oleh individu atau pihak yang secara langsung menerima manfaat dari jasa yang disediakan oleh negara. Sejalan dengan itu, Saragih (2002) menyatakan bahwa retribusi daerah merupakan salah satu sumber penerimaan pemerintah daerah yang dipungut sebagai imbalan atas pelayanan langsung yang diberikan kepada masyarakat. Sementara itu, menurut Siahaan (2010), retribusi daerah adalah pungutan yang dikenakan oleh pemerintah daerah sebagai bentuk kompensasi atas jasa atau pemberian izin tertentu yang secara khusus disediakan untuk kepentingan perseorangan maupun badan usaha.

Retribusi seringkali berhubungan dengan pelayanan publik seperti penggunaan infrastruktur umum, penerbitan izin tertentu, atau penyediaan layanan khusus. Retribusi bertujuan untuk membiayai pengeluaran yang terkait dengan pelayanan atau manfaat yang diberikan. Retribusi daerah menjadi pemasukan yang berasal dari upaya pemerintah daerah dalam menyediakan layanan berupa sarana dan prasarana untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Sebagai imbal balik atas pelayanan tersebut, masyarakat, badan usaha, maupun korporasi berkewajiban memberikan sejumlah uang sebagai bentuk kompensasi, yang kemudian menjadi salah satu sumber pendapatan kas daerah. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, retribusi daerah diklasifikasikan ke dalam tiga jenis, yaitu: Retribusi Jasa Umum, Retribusi

Jasa Usaha, dan Retribusi Perizinan Tertentu. Ketiga jenis retribusi ini mencerminkan bentuk pelayanan atau izin yang diberikan oleh pemerintah daerah kepada masyarakat maupun badan usaha sebagai bentuk kontribusi terhadap pendapatan daerah

Penerimaan dari retribusi parkir tergolong dalam kategori Retribusi Jasa Umum karena merupakan bentuk kewenangan pemerintah daerah dalam pelaksanaan desentralisasi, serta tidak termasuk dalam jenis pajak. Hal ini sejalan dengan ketentuan Pasal 110 Ayat 1 Huruf “E” Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, yang menyatakan bahwa Retribusi Jasa Umum mencakup pelayanan yang disediakan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan umum dan dapat dimanfaatkan oleh individu maupun badan hukum.

Retribusi Jasa Umum terdiri atas 15 jenis layanan, salah satunya adalah retribusi atas pelayanan parkir di tepi jalan umum. Sesuai dengan Pasal 114 dalam undang-undang yang sama, retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum merujuk pada pungutan atas penyediaan fasilitas parkir yang ditetapkan dan diselenggarakan oleh pemerintah daerah. Sektor ini dianggap sebagai salah satu sumber potensial yang mampu memberikan kontribusi signifikan terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD)

1.5.5 Efektivitas

Efektivitas berasal dari kata dalam bahasa Inggris "*effective*" yang berarti berhasil atau manjur. Menurut Komaruddin dalam Ensiklopedia Administrasi, efektivitas merujuk pada sejauh mana suatu tujuan dapat dicapai oleh suatu usaha. Suatu kegiatan dikatakan efektif apabila tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya berhasil dicapai secara optimal. Senada dengan hal tersebut, Komaruddin (1994) juga menyatakan bahwa efektivitas merupakan ukuran sejauh mana sasaran atau tujuan yang telah dirumuskan sebelumnya dapat terealisasi.

Menurut Ambarriani (2001), efektivitas diartikan sebagai melakukan pekerjaan dengan benar. Efektivitas menjadi tolok ukur kinerja manajerial yang tercermin dari seberapa jauh kegiatan organisasi mampu diarahkan

untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Artinya, kemampuan seorang manajer dalam memenuhi sasaran organisasi dapat dijadikan indikator keberhasilan dalam menjalankan fungsi manajerial secara efektif. Sejalan dengan itu, Siagian (2005) menjelaskan bahwa efektivitas merupakan kondisi tercapainya berbagai sasaran yang telah ditentukan dalam waktu yang tepat dengan memanfaatkan sumber daya yang telah dialokasikan secara optimal untuk mendukung pelaksanaan aktivitas tertentu.

Mardiasmo (2017:134) menegaskan bahwa efektivitas adalah ukuran pencapaian tujuan; apabila tujuan telah dicapai, maka organisasi dapat dikatakan telah berjalan secara efektif. Indikator efektivitas berkaitan erat dengan sejauh mana output program dapat memberikan kontribusi terhadap tercapainya outcome yang diharapkan. Abdul Hakim (2019) menambahkan bahwa efektivitas mencerminkan tingkat kesesuaian antara hasil yang dicapai dengan target yang telah ditentukan, serta mempertimbangkan efisiensi dalam penggunaan sumber daya. Sementara itu, Suwandayani (2020) menyatakan bahwa efektivitas merujuk pada keberhasilan implementasi rencana sesuai dengan tujuan yang dirancang sejak awal. Berdasarkan berbagai pandangan tersebut, dapat disimpulkan bahwa efektivitas merupakan ukuran keberhasilan suatu kegiatan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan, dengan mempertimbangkan kesesuaian hasil, ketepatan waktu, serta penggunaan sumber daya secara optimal.

1.5.6 Efektivitas Program

Efektivitas program dapat dikatakan sebagai perwujudan tujuan yang menunjukkan sejauh mana tujuan program telah dicapai (Julia, 2010: 26). Efektivitas program merupakan patokan perbandingan antara proses dengan tujuan yang dicapai. Program akan dikatakan efektif apabila tindakan yang diupayakan sesuai dengan hasil yang ingin dicapai. Efektivitas menjadi tolok ukur rencana dan hasil yang dicapai.

Kriteria efektivitas menurut Hasibuan (Nangameka & Anshori 2018) terdapat empat kriteria yaitu

- a. Pencapaian target

Pencapaian target adalah keberhasilan mencapai atau melampaui

sasaran yang telah ditetapkan.

b. Kemampuan adaptasi

Kemampuan adaptasi merupakan kemampuan untuk menyesuaikan diri dengan perubahan situasi, lingkungan, atau kondisi baru. Hal ini melibatkan kemampuan untuk menghadapi tantangan, mengubah strategi, dan menyesuaikan diri dengan perubahan yang terjadi.

c. Kepuasan kerja

Kepuasan kerja merujuk pada tingkat kepuasan dan kebahagiaan yang dirasakan terhadap pekerjaannya. Hal ini melibatkan perasaan positif dan kepuasan yang muncul dari pemenuhan kebutuhan, pencapaian tujuan, pengakuan, dan keselarasan antara nilai-nilai individu dengan pekerjaan yang dilakukan.

d. Tanggung jawab organisasi

Tanggung jawab organisasi merujuk pada kewajiban dan peran yang dimiliki oleh suatu organisasi terhadap berbagai pemangku kepentingan, termasuk karyawan, konsumen, masyarakat, lingkungan, dan pemegang saham. Tanggung jawab organisasi melibatkan tindakan yang dilakukan oleh organisasi untuk menjaga kepentingan dan kesejahteraan semua pemangku kepentingan yang terlibat. Hal ini dapat mencakup aspek ekonomi, sosial, lingkungan, dan etis.

Menurut Campbell J.P (dalam Dyah Mutiarin dan Arif Zaenudin, 2014: 96–97), efektivitas program dapat diartikan sebagai kemampuan operasional suatu lembaga dalam melaksanakan program kerja sesuai dengan tujuan yang telah dirumuskan sebelumnya. Efektivitas ini menjadi indikator keberhasilan program apabila seluruh aktivitas dijalankan berdasarkan prosedur yang telah ditetapkan. Dengan demikian, efektivitas mencerminkan sejauh mana suatu organisasi mampu menjalankan tugas pokoknya secara konsisten demi mencapai target yang telah ditentukan. Adapun pengukuran efektivitas yaitu:

a. Keberhasilan program

Keberhasilan program dalam hal ini merupakan pencapaian tujuan dan hasil yang diharapkan dari program yang di laksanakan. Ini melibatkan tercapainya tujuan yang ditetapkan sejak awal pembuatan program, memenuhi kebutuhan pemangku kepentingan dan menciptakan dampak yang bermanfaat jangka panjang yang positif.

b. Keberhasilan sasaran

Sasaran dalam sebuah program biasanya pada masyarakat ataupun konsumen yang membutuhkan. Hal ini berarti sasaran program berarti siapa saja yang menjadi peserta dan dapat merasakan manfaat program yang dibuat.

c. Kepuasan Pengguna

Kepuasan Pengguna adalah ukuran sejauh mana peserta atau pengguna program merasa puas dengan pengalaman dan manfaat yang diberikan oleh program tersebut.

d. Kesesuaian Input dan Output

Efektivitas program dapat dicapai jika ada kesesuaian yang baik antara input dan output. Sumber daya yang dimasukkan ke dalam program harus sesuai dengan tujuan yang akan dicapai, dan output yang dihasilkan harus mencerminkan kualitas dan hasil yang diharapkan.

e. Pencapaian tujuan

Pencapaian tujuan menjadi elemen kunci dalam menentukan efektivitas suatu program. Program yang efektif adalah program yang dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan dengan cara yang efisien dan relevan.

Tujuan sebuah program merupakan sejauh mana *output* dan program yang berjalan sesuai dengan tujuan awal yang ditetapkan sebelumnya.

Budiani (2009) mengukur efektivitas program dengan menggunakan fenomena yaitu:

a. Ketepatan sasaran program

Merupakan sejauh mana program berhasil mencapai tujuan yang

telah ditetapkan

- b. Ketepatan tujuan Program Ketepatan tujuan program merupakan sejauh mana program tersebut berhasil dalam menetapkan tujuan yang jelas, relevan, dan dapat diukur
- c. Sosialisasi Program
Sosialisasi program adalah proses pengenalan, penyebarluasan, dan pendekatan kepada masyarakat atau kelompok tertentu mengenai suatu program atau kebijakan yang akan atau sedang dilaksanakan. Tujuan dari sosialisasi program adalah untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat atau kelompok tersebut tentang tujuan, manfaat, prosedur, dan implikasi dari program yang akan dijalankan.
- d. Pemantauan program
Pemantauan dalam hal ini merupakan kegiatan yang dilakukan setelah program terlaksana, hal ini bertujuan untuk mempertahankan kualitas terpenuhi serta efektivitas program terpenuhi.

Efektivitas pelaksanaan kebijakan mengacu pada sejauh mana tujuan-tujuan yang telah dirumuskan dalam suatu kebijakan dapat dicapai secara nyata melalui implementasinya. Adapun lima “Tepat” yang harus dipenuhi dalam tingkat efektivitas menurut Nugroho (2012: 707-710) yaitu:

- a. Tepat kebijakan
Pada tepat kebijakan ini dinilai sejauh mana kebijakan dapat menyelesaikan permasalahan yang ingin diselesaikan.
- b. Tepat pelaksanaannya
Dalam pelaksanaan kebijakan, terdapat tiga bentuk implementor utama, yaitu: pelaksanaan oleh pemerintah secara langsung, pelaksanaan melalui kerja sama antara pemerintah dengan pihak lain seperti masyarakat atau sektor swasta dan implementasi yang bersifat monopoli, di mana pelaksanaan sepenuhnya dikuasai oleh satu pihak tertentu.
- c. Tepat target

Target ini diintervensi sesuai dengan rencana yang telah disepakati dan tidak tumpang tindih

d. Tepat lingkungan

Dalam hal ini terbagi menjadi lingkungan internal yang berkaitan pada interaksi antara perumus kebijakan dan pelaksana kebijakan dengan lembaga yang terkait. Kemudian terdapat lingkungan eksternal kebijakan yang berkaitan pada persepsi publik akan kebijakan dan implementasi kebijakan.

e. Tepat proses

Terdapat tiga tahapan penting dalam pelaksanaan kebijakan yang tepat. Pertama, *Policy Acceptance*, yaitu saat masyarakat mulai memahami kebijakan sebagai aturan yang harus ditaati, sementara pemerintah memaknainya sebagai kewajiban yang harus dijalankan. Kedua, *Policy Adoption*, di mana masyarakat menerima kebijakan sebagai bagian dari sistem aturan yang sah, dan pemerintah menganggapnya sebagai bagian dari tugas yang harus dilaksanakan. Ketiga, *Strategic Readiness*, yakni kondisi di mana masyarakat siap untuk berpartisipasi dalam pelaksanaan kebijakan, dan aparat pemerintah siap bertindak sebagai pelaksana utama kebijakan tersebut.

Teori efektivitas dapat dirumuskan sebagai tolok ukur penilaian hasil pelaksanaan suatu program dengan membandingkan dengan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Program dapat dikatakan efektif apabila tindakan yang dilakukan sesuai dengan hasil yang didapatkan dan diharapkan.

1.5.7 Faktor yang Mempengaruhi Program E-Parking

Parkir Elektronik (E-Parking) bukanlah sebuah program yang serta merta tanpa adanya faktor yang mempengaruhi. Menurut Starman dalam buku Kunarjo (2002:126) pelaksanaan program memerlukan faktor pendukung untuk terselenggaranya program yang baik, tepat waktu,

bermutu dan tepat sasaran. Adapun faktor pendukung yang dikemukakan oleh Starman (2002) untuk mengukur efektivitas Program, yaitu:

a. Peranan Pendamping

Peranan ini berkaitan dengan tenaga pendamping dalam mendampingi individu maupun kelompok dalam berkegiatan. Peranan pendamping ini berperan sebagai fasilitator, komunikator dan dinamisor gurunya memecahkan masalah dan memenuhi kebutuhan individu maupun kelompok.

b. Partisipasi Masyarakat

Partisipasi masyarakat merujuk pada keterlibatan aktif individu-individu dalam kehidupan sosial, politik, ekonomi, dan budaya. Hal ini mencakup berbagai cara di mana seseorang dapat berkontribusi dan memberikan advokasi. Hal ini berperan penting dalam pembangunan sosial, politik, dan ekonomi yang berkelanjutan.

c. Kemampuan Kelompok Sasaran

Kemampuan yang dimaksud disini adalah kemampuan berkomunikasi yang baik, pengetahuan yang luas, kemandirian, dan dapat memposisikan diri sesuai dengan karakteristik sasaran (Bahua:2010)

Menurut G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondinelli (dalam Mutiarin Dyah dan Arif Zaenudin, 2014: 98–99), terdapat beberapa faktor utama yang memengaruhi tingkat keberhasilan dan efektivitas suatu program. Faktor-faktor tersebut menjadi penentu sejauh mana suatu kebijakan atau program dapat dijalankan secara optimal dan mampu mencapai tujuan yang telah ditetapkan yaitu:

a. Kondisi lingkungan

Lingkungan yang dimaksud disini adalah lingkungan yang dapat mempengaruhi keberhasilan program seperti sosio kultural dan keterlibatan penerima program.

b. Sumber Daya

Sumberdaya disini mencakup Sumber Daya manusia dan Sumber Daya Finansial dalam pelaksanaan program

c. Karakteristik dan Kemampuan Pelaksana

Karakteristik ini mencakup norma dan struktur organisasi serta pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi yang akan mempengaruhi program sasaran.

Menurut Steers (2015:20), terdapat sejumlah faktor yang dapat memengaruhi tingkat efektivitas suatu organisasi atau program yaitu :

a. Karakteristik Organisasi

Karakteristik ini mencakup struktur organisasi, yaitu hubungan antar sumber daya manusia yang mencerminkan bagaimana individu diatur untuk menyelesaikan berbagai tugas. Selain itu, teknologi juga menjadi bagian penting, yang dimaknai sebagai alat atau mekanisme yang digunakan untuk mendukung pelaksanaan tugas tersebut.

b. Karakteristik Lingkungan

Lingkungan yang dimaksud adalah lingkungan luar seperti masyarakat dan pengguna layanan

c. Karakteristik pekerja

Pada pelaksanaannya pekerja (dalam hal ini petugas penyelenggara) menjadi faktor penting efektivitas suatu organisasi/program karena merekalah yang akan menjalankan sesuai tujuan organisasi/program yang telah disepakati. Pekerja menjadi sumber data yang langsung berhubungan dengan segala sumber daya yang ada dan berpengaruh terhadap pencapaian tujuan organisasi/program.

d. Kebijakan dan praktik manajemen

Manajemen berperan untuk mengkoordinasi proses dan orang untuk tercapainya tujuan organisasi/program. Kebijakan dan manajemen dapat mempengaruhi maupun merintangi pencapaian tujuan tergantung bagaimana pelaksanaannya.

Menurut Tangkilisan (2013:129) Faktor-faktor yang mempengaruhi

efektivitas Adalah:

a. Ketepatan waktu

Ketepatan waktu berhubungan dengan durasi penyelesaian suatu pekerjaan. Semakin lama sebuah tugas diselesaikan, maka akan semakin banyak pekerjaan lain yang menumpuk. Kondisi ini dapat menurunkan tingkat efektivitas karena waktu yang dibutuhkan menjadi lebih panjang, sehingga menghambat pencapaian tujuan secara optimal.

b. Tugas

c. Produktivitas

Produktivitas pekerja yang tinggi dalam bekerja menghasilkan efektivitas kerja yang semakin baik

d. Motivasi

Semakin baik kinerja yang ingin dihasilkan maka motivasi yang diberikan harus semakin tinggi. Evaluasi kerja

e. Pengawasan

f. Lingkungan kerja

lingkungan kerja menyangkut tata ruang, cahaya lingkungan

g. Perlengkapan dan fasilitas

1.5.8 Penelitian Terdahulu

Tabel 1. 5 Penelitian Terdahulu

No	Nama Penulis, Tahun, Judul	Tujuan Penelitian	Hasil
Pelaksanaan <i>E-Parking</i> terhadap PAD			
1	Hayati, R., & Fanida, E. H. (2018). Strategi Pengembangan Pelayanan Parkir Melalui <i>E Parking</i> Di Tepi Jalan Umum Oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya (Studi Kasus <i>E-Parking</i> Di Jalan Jimerto Dan Jalan Sedap Malam Kota Surabaya).	Mengkaji E-Parking dari sudut pandang strategi pengembangan pelayanan parkir melalui <i>Electronic Parking (E-parking)</i>	Strategi pengembangan pelayanan parkir melalui <i>Electronic Parking</i> di tepi jalan umum dishub Surabaya dikatakan baik tetapi masih terdapat beberapa kekurangan dan kendala yang terjadi seperti sosialisasi yang tidak menyeluruh, juru parkir yang lalai hingga kerusakan kendaraan pengguna jasa.
2	Bahri, Z., Ariansyah, D., & Bunyamin, B. (2022). Efisiensi Pengelolaan Manajemen Parkir <i>Off street</i> Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Banda Aceh.	Mengkaji E-Parking dari sudut pandang Efisiensi Pengelolaan Manajemen Parkir <i>Off street</i> dan faktor pendukung penerapan <i>E-parking</i> Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Banda Aceh.	Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bertanggung jawab secara langsung untuk pengelolaan manajemen parkir <i>off street</i> dan untuk penerimaan retribusi parkir. Faktor pendukung penerapan parkir <i>off street</i> elektronik yaitu mengurangi kemacetan, mencegah kebocoran PAD, menertibkan tata kelola parkir, sedangkan faktor penghambat Penerapan parkir <i>Off street</i> elektronik yaitu keterbatasan lahan parkir, anggaran dan penerapan pembayaran non tunai belum 100% diterapkan. Penerapan sistem parkir elektronik ini meningkatkan pendapatan hingga 987% pertahun. Pemerintah Kota perlu melakukan perluasan lahan parkir dan mengawasi pengelolaan manajemen parkir

			<i>off street</i> Elektronik agar dapat memberikan kontribusi pemasukan yang lebih besar dan mengecilkan angka kebocoran terhadap PAD.
3	Asyhari, F., & Susilo, A. B. (2022). Tinjauan Yuridis Terhadap Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Dalam Peningkatan Pendapatan Daerah Di Kabupaten Semarang.	Pada penelitian ini melihat <i>E- Parking</i> dari sisi pandang ketentuan hukum tinjauan yuridis.	Pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 9 Tahun 2008 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dijalankan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika (Dishubkominfo) Kabupaten Semarang, DPRD Kabupaten Semarang, para juru parkir, dan koordinator lapangan. Meskipun peraturan ini bertujuan untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui retribusi layanan umum, penerapannya masih belum maksimal. Beberapa hambatan yang dihadapi antara lain lemahnya pengawasan dari DPRD Kabupaten Semarang, kurangnya pemahaman Dishubkominfo dalam menerapkan sanksi tegas kepada pelanggar, keterbatasan jumlah petugas pengawas perda, kontribusi retribusi parkir yang masih minim terhadap peningkatan PAD, serta masih banyaknya juru parkir liar yang beroperasi di lapangan.
4	Suherman, D. (2020). Evaluasi Dampak Kebijakan Mesin Parkir Elektronik di Kota Bandung.	Mengkaji dampak kebijakan mesin parkir elektronik melalui Indikator input, Indikator	Penerapan sistem parkir elektronik di Kota Bandung sebagai bagian dari implementasi konsep smart city masih belum berjalan secara maksimal. Hal ini terlihat dari

	Politicon: Jurnal Ilmu Politik, 2(1), 75-86.	Proses, Indikator Output dan Indikator Outcome.	berbagai aspek, seperti penggunaan mesin parkir yang belum optimal, masih adanya sistem pembayaran manual, serta pencapaian retribusi parkir yang belum memenuhi target kontribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Bandung. Kendala ini disebabkan oleh kurangnya sosialisasi kepada masyarakat, proses rekrutmen sumber daya manusia yang belum selektif dalam memilih tenaga kerja yang kompeten, serta minimnya perencanaan dan forecasting yang matang untuk mengantisipasi berbagai potensi hambatan yang menghambat peningkatan retribusi daerah.
5	Chen, Xie, dan Lin (2013) " <i>The Effect of Electronic Parking Systems on Parking Efficiency: Evidence from Field Experiments</i> "	Mengkaji tentang efisiensi parkir dengan <i>E-Parking</i> yang dilihat dari perbandingan waktu parkir, kepadatan parkir, dan penggunaan lahan parkir sebelum dan setelah implementasi <i>E-Parking</i> dengan metode penelitian lapangan	Terjadi peningkatan signifikan dalam efisiensi parkir setelah adopsi <i>E-Parking</i> . Pada penelitian ini dibuktikan dengan membandingkan antara waktu parkir, kepadatan parkir, dan penggunaan lahan parkir sebelum dan setelah implementasi <i>E-Parking</i> .
6	Li, Zuo, dan Lin (2014) yang berjudul " <i>Study on the Optimization of Urban Parking Management Based on E-Parking System</i> "	Mengkaji tentang efisiensi parkir dengan <i>E-Parking</i> yang dilihat dari perbandingan waktu parkir, kepadatan parkir, dan penggunaan lahan	Pada penelitian ini menganalisis pengaruh sistem <i>E-Parking</i> terhadap manajemen parkir perkotaan. Penelitian ini mencakup analisis data parkir, survei kepuasan pengguna, dan perbandingan dengan sistem parkir tradisional. Hasilnya

		parkir sebelum dan setelah implementasi <i>E-Parking</i> dengan metode penelitian lapangan	menunjukkan bahwa sistem <i>E-Parking</i> meningkatkan efisiensi dan kepuasan pengguna.
7	Sun, L. (2023). <i>An Overview of Intelligent Parking Systems</i> .	Menjelaskan secara jelas dan rinci tentang penggunaan sistem Parkir Elektronik.	Sistem ini menyediakan berbagai fasilitas seperti memberikan informasi tentang hunian lokasi parkir yang berbeda yang terletak di tempat parkir lain, transfer kendaraan ke tempat parkir terdekat, layanan pemesanan, metode pembayaran ganda, keamanan kendaraan, fasilitas pengambilan tempat parkir. metode ini sangat memudahkan masyarakat karena keunggulannya seperti akurasi pendeteksian tinggi, stabilitas dan keandalan, penggunaan yang mudah, sehingga mencapai kesuksesan besar.
Efektivitas <i>E-Parking</i> di Kota Kota Indonesia			
8	Dewi, R. S., & Julianto, P, Tahun 2019. Analisis Efektivitas Penggunaan Sistem E-Parking Dalam Pembayaran Retribusi Parkir Di Kabupaten Tabanan.	Menganalisis efektivitas <i>E-Parking</i> dalam Retribusi Parkir Di Kabupaten Tabanan.	Penggunaan sistem E-Parking terbukti cukup efektif dengan tingkat efektivitas yang melebihi 79,99% setiap bulannya. Beberapa keunggulan dari sistem ini antara lain penerapan tarif progresif yang mendukung Gerakan Nasional Non Tunai (GNNT) serta menjamin bahwa pendapatan dari retribusi parkir dapat langsung masuk ke kas daerah. Namun demikian, terdapat sejumlah kelemahan dalam pelaksanaannya, seperti keterbatasan jumlah lahan parkir yang tidak sebanding dengan peningkatan jumlah kendaraan, rendahnya kedisiplinan dan

			kesadaran masyarakat dalam memanfaatkan sistem E-Parking, belum optimalnya kontribusi retribusi parkir terhadap pendapatan daerah, keterbatasan literasi teknologi masyarakat, serta masih minimnya penggunaan e-money oleh masyarakat.
9	Prasetya, H. A., Murdyastutik, A., & Supranoto, S. Efektivitas Program Pada Pelayanan Publik <i>E-Parking</i> Di Taman Bungkul Kota Surabaya.	Menganalisis efektivitas Pelayanan Publik dalam <i>E- Parking</i> Di Taman Bungkul Kota Surabaya.	Program layanan E-Parking yang dijalankan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya dinilai telah berjalan secara efektif. Hasil analisis distribusi frekuensi menunjukkan bahwa implementasi program ini berada dalam kategori efektif, dengan persentase sebesar 47% dari total 47 responden yang memberikan skor antara 73 hingga 84. Berdasarkan perhitungan tersebut, dapat disimpulkan bahwa tingkat efektivitas layanan E-Parking di Kota Surabaya tergolong baik.
10	Rahman, R. N., Ispriyarso, B., & Adiyanta, F. S. (2019). Penerapan Parkir Elektronik (<i>E-Parking</i>) Di Kota Surakarta Sebagai Implementasi Surat Edaran Menteri Dalam Negeri Nomor 910/1867/SJ Tentang Implementasi Transaksi Non Tunai Pada Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.	Menganalisis <i>E-Parking</i> dari sisi pandang ketentuan yuridis empiris dan metode analisis data deskriptif analitis	Penerapan sistem parkir elektronik di Kota Surakarta dilaksanakan sebagai tindak lanjut dari Surat Edaran Menteri Dalam Negeri Nomor 910/1867/SJ mengenai penerapan transaksi non tunai di pemerintah daerah tingkat kabupaten/kota. Tujuan utama dari kebijakan ini adalah untuk menekan kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) serta meminimalkan praktik pungutan liar. Namun, dalam pelaksanaannya, terdapat sejumlah hambatan, antara lain belum adanya

			regulasi khusus yang mengatur pelaksanaan parkir elektronik di Surakarta, kinerja mesin parkir elektronik yang belum optimal, kurangnya upaya sosialisasi kepada masyarakat, serta keterbatasan metode pembayaran yang hanya dapat dilakukan melalui kartu Brizzi milik BRI.
11	Pradita, S. D., & Utomo, I. H. (2021). Efektivitas Sistem Parkir Elektronik (<i>E-Parkir</i>) Dalam Pengelolaan Parkir Di Kota Surakarta:(Studi Kasus Jalan Dr. Radjiman).	Penelitian kualitatif deskriptif	Hasin penelitian ini menunjukkan bahwa program masih kurang efektif akibat minimnya sosialisasi kepada masyarakat, sehingga banyak yang belum mengetahui tentang keberadaan E-Parkir. Selain itu, tujuan program belum sepenuhnya tercapai karena masih terdapat juru parkir yang tidak menggunakan alat yang telah disediakan, serta rendahnya kesadaran baik dari pihak juru parkir maupun masyarakat. Meskipun demikian, pemantauan terhadap program sudah berjalan dengan baik, disertai dengan pendampingan dan evaluasi yang rutin dilakukan sebagai upaya perbaikan.
12	Putri, T. T. R., Umiyati, S., & Rianto, B. (2022). Efektivitas Program <i>E-Parking</i> Dalam Pelayanan Publik Di Taman Bungkul Surabaya.	Penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus	<i>E-Parking</i> di Taman Bungkul belum efektif karena belum tepat sasaran, hal ini dilihat dari kurangnya minat masyarakat membayar parkir melalui mesin <i>E-Parking</i> meskipun sosialisasi program sudah dilakukan secara langsung dan melalui media sosial, tujuan perparkiran tercapai karena tidak ada praktik parkir liar dan kebocoran retribusi parkir, <i>monitoring</i> program

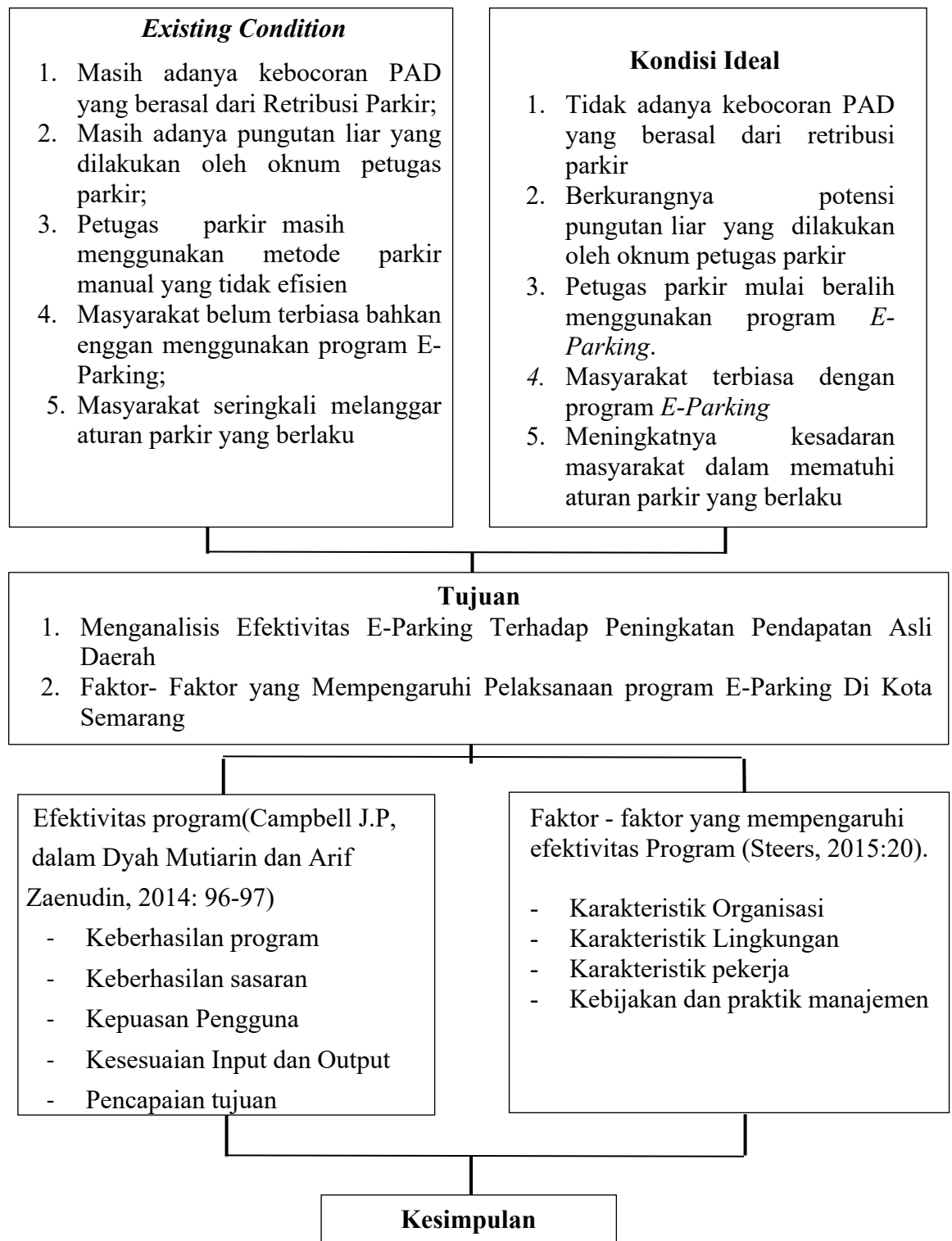
			dilakukan pengecekan mesin <i>E-Parking</i> secara berkala, namun ditemukan empat mesin <i>E-Parking</i> di kawasan TamanBungkul yang sampai saat ini belumbisa dimanfaatkan dan diperbaiki karena kurangnya sumber daya manusia yang handal.
13	Dwiyana, D., & Muqorobin,M. (2021). <i>Analysis of Adi Soemarmo Solo Airport Parking Payment System</i> .	Metode Pengembangan Sistem dengan pengumpulan data, studi Pustaka, wawancara, dan pengamatan.	AINO berperan penting sebagai penunjang sistem pembayaran parkir di Bandara Solo. Menurut <i>survey</i> sudah banyak yang melakukan transaksi, dan dengan respon positif bahwa penggunaan sistem ini berjalan sangat lancar, praktis dan efisien. Tentunya juga sangat membantu kinerja kasir dan kepuasan pengguna jasa saat melakukan transaksi.
14	D. K. M., & Dzuwhandy, M. Efektivitas Penggunaan Sistem Pemungutan Parkir Elektronik (<i>E-Parking</i>) DiBadan Pendapatan.	Penelitian kualitatif	Hasilnya adanya sistem pemungutan parkir Elektronik ini, dapat meningkatkan pelayanan pemerintah kepada masyarakat, transparan, efisien dan efektif dalam pengelolaan pajak parkir di kota Makassar.

Penelitian terkait Efektivitas program *E-Parking* Terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah yang sebelumnya telah dipublikasi menjadi acuan dalam penulisan penelitian ini. Hal ini dilakukan untuk melihat permasalahan atau *problem* yang terjadi pada penelitian sebelumnya, baik dilihat dari sisi *Empirical Problem* maupun *Theorytical problem*. Kemudian melihat perbedaan dan persamaan penelitian dari sisi teori, metode, lokus dan Teknik analisisnya. Menganalisis penelitian terdahulu juga bertujuan untuk memiliki dan memenuhi pembaharuan (*Novelty*). Berikut beberapa persamaan dari penelitian terdahulu mengenai Efektivitas program *E-Parking* Terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah yang telah dipublikasi, yaitu:

1. Permasalahan kebocoran PAD yang bersumber dari Retribusi Parkir
2. Permasalahan Pungli Parkir
3. Permasalahan banyaknya kendaraan tidak sebanding dengan lahan parkir yang ada
4. Kesamaan mengkaji efektivitas program *E-Parking* Terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah
5. Kesamaan menganalisis faktor yang mempengaruhi terkait program *E-Parking*

Adapun perbedaan dari penelitian terdahulu yang telah dipublikasi dengan penelitian ini adalah mengenai Efektivitas program *E-Parking* Terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah juga terdapat perbedaan lokus penelitian, lokasi penelitian ini dilakukan di Kota Semarang. Pengambilan tempat ini dikarenakan *E-Parking* merupakan sebuah tata cara pengelolaan perparkiran baru di Kota Semarang dan penelitian yang membahas tentang efektivitas di Kota Semarang masih sangat sedikit. Selain itu terdapat perbedaan lain yaitu perbedaan teori yang digunakan pada penelitian ini adalah Teori efektivitas program Campbell J.P dan faktor-faktor yang mempengaruhi program menggunakan teori Steers (2015:2).

1.6 Kerangka Berpikir Teoritis



1.7 Operasionalisasi Konsep

Efektivitas program menjadi tolok ukur penilaian hasil pelaksanaan suatu program dengan membandingkan dengan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Program dapat dikatakan efektif apabila tindakan yang dilakukan sesuai dengan hasil yang didapatkan dan diharapkan. Pada penelitian ini menggunakan Teori efektivitas program Campbell J.P (dalam Dyah Mutiarin dan Arif Zaenudin, 2014: 96-97) dan faktor yang mempengaruhi efektivitas Program menggunakan teori Steers (2015:20) untuk mengukur efektivitas Program *E-Parking* di Kota Semarang.

Tabel 1. 6 Operasionalisasi Konsep

No	Fenomena	Sub Fenomena	Gejala yang Diamati Di Lapangan	Responden			
				1	2	3	4
1	Efektivitas program	Keberhasilan Program	1. Peningkatan pendapatan retribusi	✓	-	✓	✓
			2. Menciptakan dampak positif jangka panjang	✓	✓	-	-
			3. Kemudahan operasional	✓	-	✓	✓
			4. Memenuhi kebutuhan pemangku kepentingan	✓	-	-	-
		Keberhasilan Sasaran	5. Keberhasilan manfaat untuk konsumen (Masyarakat)	✓	-	✓	✓
			6. Peningkatan Efektivitas pengelolaan parkir	✓	-	✓	✓
		Kepuasan Pengguna	7. Kualitas layanan	-	-	✓	✓
			8. Responsivitas	✓	-	✓	✓
			9. Profesionalisme staff	✓	-	-	✓
		Kesesuaian Input dan Output	10. Input Program	✓	✓	-	-
			11. Output Program	✓	✓	✓	✓
		Pencapaian Tujuan	12. Peningkatan Pendapatan Retribusi Parkir	✓	✓	-	-

2	Faktor yang mempengaruhi program		13. Kemudahan transaksi	✓	-	✓	✓
			14. Tingkat pengawasan pemerintah	✓	-	✓	-
		Karakteristik Organisasi	15. Struktur Organisasi	✓	✓	-	-
			16. Mekanisme penyusunan SDM	✓	-	-	-
			17. Pembagian Tugas dan pelaksanaan program	✓	-	-	-
		Kondisi Lingkungan	18. Karakteristik sosio-kultural Masyarakat	✓	-	✓	✓
			19. Lingkungan Luar Program (Masyarakat)	-	-	✓	✓
			20. Pelaksanaan program di lapangan	✓	✓	-	-
		Karakteristik Pekerja	21. Kemampuan pelaksana kegiatan Program	✓	✓	-	-
			22. Kompetensi dan pelatihan pelaksana	✓	-	✓	✓
			23. Kuantitas pelaksana	✓	-	-	-
		Kebijakan dan Praktik manajemen	24. Dukungan legislatif dan eksekutif	✓	-	-	-
			25. Komunikasi dengan pihak luar	✓	-	-	-
			26. Aspek yang dinilai menghambat pelaksanaan program	✓	✓	✓	-

Informan

1. Kepala Bidang Parkir Dinas Perhubungan Kota Semarang
2. Badan Pendapatan Daerah Kota Semarang
3. Juru Parkir di Kota Semarang
4. Masyarakat

1.8 Argumen Penelitian

Penelitian ini dilakukan didasari rasa keingintahuan terkait Efektivitas dari *E- Parking* terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Di Kota Semarang. Dapat dilihat pada penerimaan Pendapatan Asli Daerah Kota Semarang pada tahun 2020 mengalami penurunan karena adanya pandemi Covid-19 kemudian mengalami peningkatan pada tahun 2021. Meski telah terjadi peningkatan pada PAD Kota Semarang, penerimaan retribusi daerah masih jauh tertinggal dari penerimaan pajak daerah Kota Semarang di setiap tahunnya. Selain itu sering tidak selaras antara Target dan Realisasi Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Semarang karena berbagai permasalahan seperti praktik parkir liar, kurangnya kesadaran masyarakat dalam mematuhi aturan parkir yang berlaku dan masih menggunakan metode parkir manual yang tidak efisien, belum meratanya penerapan *E-Parking* di Indonesia dan SDM yang belum bisa menerapkan *E- Parking*.

Program ini perlu dinilai efektif atau tidak untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Di Kota Semarang, dan mengurangi permasalahan terkait parkir di Kota Semarang. Berdasarkan penjelasan tersebut, muncul pertanyaan penelitian yaitu “Bagaimana efektivitas program pengelolaan parkir dengan penerapan *E- Parking*?”. Berdasarkan pertanyaan penelitian tersebut, dianalisis lebih dalam dengan membuat cabang pertanyaan yang spesifik yaitu mengidentifikasi efektivitas program pengelolaan, dan menemukan faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penerapan program *E-parking* dalam upaya untuk meningkatkan pendapatan asli daerah di kota Semarang. Dengan ini pertanyaan yang menjadi rumusan masalah diharapkan dapat menjawab pertanyaan penelitian mengenai bagaimana efektivitas program pengelolaan parkir dengan penerapan *E- Parking* terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah di Kota Semarang.

1.9 Metode penelitian

1.9.1 Tipe penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Menurut Creswell dalam Raco (2010) Metode penelitian kualitatif merupakan pendekatan yang digunakan untuk memahami serta memperoleh lebih banyak informasi dari suatu gejala sentral. Dalam memahami gejala sentral, peneliti dapat mewawancarai informan dengan cara mengajukan pertanyaan umum. Informasi yang diperoleh umumnya berupa kata-kata atau teks yang kemudian dianalisis hingga menghasilkan deskripsi atas suatu fenomena atau dapat menghasilkan suatu pemikiran yang baru. Adapun tipe penelitian. Menurut tujuannya yang diklasifikasikan oleh Priyono (2008) yaitu:

- a. Penelitian Eksploratif, dilakukan untuk mengetahui secara lebih detail mengenai suatu gejala yang belum pernah ditemui atau meneliti suatu fenomena yang relatif baru, bertujuan untuk mengembangkan ide dasar dan memberikan pedoman bagi peneliti selanjutnya.
- b. Penelitian Deskriptif, dilakukan untuk memberikan penjelasan yang lebih rinci mengenai suatu fenomena, bertujuan untuk mendeskripsikan, melakukan pencatatan, menganalisis, dan melakukan interpretasi atas kondisi yang sedang terjadi terkait mekanisme suatu proses.
- c. Penelitian Eksplanatori, dilakukan untuk mendapatkan penjelasan mengenai alasan terjadinya suatu fenomena, bertujuan untuk menghubungkan beberapa pola yang berbeda tetapi saling terkait hingga menggambarkan hubungan sebab akibat.

Penelitian ini termasuk dalam jenis penelitian deskriptif kualitatif yang bertujuan memberikan gambaran menyeluruh mengenai pembahasan, tujuan, dan peran dari efektivitas program *E-Parking* dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kota Semarang. Berdasarkan pendapat Creswell (2010) dan Priyono (2008), pendekatan deskriptif kualitatif digunakan untuk memahami serta menggali informasi secara mendalam terkait suatu fenomena sentral, dengan tujuan memberikan penjelasan rinci

terhadap fenomena tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan, mencatat, menganalisis, serta menginterpretasikan kondisi aktual, khususnya yang berkaitan dengan mekanisme dalam suatu proses. Pemilihan jenis penelitian ini didasarkan pada kebutuhan untuk mengetahui, mengumpulkan, dan menganalisis data secara menyeluruh. Hal ini sejalan dengan pandangan Creswell (2013), yang menyatakan bahwa penelitian kualitatif bertujuan memahami fenomena sosial secara menyeluruh, dengan menekankan pada pengumpulan data yang mendalam dan interpretasi yang kontekstual.

1.9.2 Situs Penelitian

Situs penelitian atau wilayah (lokus) pelaksanaan penelitian ini adalah di Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah. Pengambilan tempat ini dikarenakan *E- Parking* merupakan sebuah tata cara pengelolaan perparkiran baru di Kota Semarang dan belum ada penelitian yang membahas tentang efektivitas *E-Parking* di Kota Semarang. Alasan pemilihan ini berdasarkan pada informasi yang didapat terkait kebocoran PAD yang bersumber dari retribusi parkir di Berita yang kemudian memunculkan *E-Parking* sebagai sebuah solusi penyelesaian. Fokus dalam penelitian ini adalah Efektivitas pada program *E-Parking* Terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Di Kota Semarang

1.9.3 Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah para informan, yaitu individu yang memberikan informasi relevan dengan data yang dibutuhkan oleh peneliti dalam rangka pelaksanaan penelitian. Dalam penelitian kualitatif, informan dimanfaatkan untuk memperoleh informasi yang mendalam dalam waktu yang relatif singkat. Selain itu, keberadaan informan memungkinkan peneliti untuk berdiskusi, bertukar pandangan, serta melakukan perbandingan terhadap temuan dari informan lainnya.

Subjek dalam penelitian ini ditentukan dengan *Purposive Sampling* dan apabila saat di lapangan ternyata membutuhkan informasi yang lebih rinci dari sebelumnya maka informan lain akan melanjutkan dengan cara secara *Snowball Sampling*. Adapun penjelasannya sebagai berikut:

a. *Purposive Sampling*

Teknik pemilihan sampel data dilakukan secara sengaja dengan pertimbangan bahwa individu yang dipilih memiliki pengetahuan atau pemahaman yang relevan terhadap topik penelitian, sehingga dapat membantu peneliti memperoleh informasi yang dibutuhkan secara lebih efektif. Sejalan dengan penjelasan Ahmad (2015) bahwa teknik penentuan sampel ini melalui penilaian tertentu.

b. *Snowball Sampling*

Teknik pemilihan sampel data ini menurut (Sugiyono,2017) adalah sampel yang awalnya sedikit, kemudian menganggap bahwa jumlah tersebut belum mampu memberikan data yang lebih lengkap sehingga harus mencari orang lain untuk mendapatkan data lebih.

Pada penelitian ini, informasi terkait efektivitas *E-Parking* terhadap PAD di Kota Semarang diperoleh dari berbagai pihak, yaitu:

Tabel 1. 7 Informan

No	Informan	Alasan	Jumlah
1	Kepala Bidang Parkir Dinas Perhubungan Kota Semarang	Dinas perhubungan sebagai salah satu instansi yang membuat program <i>E-Parking</i> dan selaku pengelola sehingga dapat memberikan perspektif mengenai penerapan program <i>E-Parking</i> , memberikan data, informasi kebijakan, dan wawasan tentang efektivitas program tersebut.	1
2	Badan Pendapatan Daerah Kota Semarang	Badan Pendapatan Daerah sebagai instansi yang mengurus Pendapatan Asli Daerah Kota Semarang sehingga dapat memberikan perspektif terkait dampak <i>E-Parking</i> terhadap Pendapatan Asli Daerah.	1

3	Juru Parkir di Kota Semarang	Juru parkir selaku pengelola <i>E-Parking</i> di lapangan sehingga dapat memberikan wawasan tentang bagaimana sistem ini mempengaruhi pola parkir ,dampak yang terjadi, dan penerapan <i>E-Parking</i> di lapangan secara langsung dengan masyarakat.	3
4	Masyarakat	Masyarakat sebagai pengguna program pada tahun tahun 2024-2025 dapat memberikan masukan tentang pengalaman mereka dalam menggunakan <i>E-Parking</i> , tingkat kepuasan, dan apakah sistem ini benar-benar memberikan manfaat dari perspektif masyarakat. Dalam hal ini masyarakat yang	3
Jumlah			8

1.9.4 Jenis Data

Jenis data yang digunakan pada penelitian ini adalah data kualitatif. Data dengan jenis kualitatif merupakan data yang berdasar pada kualitas objek penelitian, berupa ukuran data non angka dan serangkaian informasi secara verbal maupun non verbal yang diperoleh melalui informan guna menjelaskan peristiwa atau perilaku yang sedang menjadi fokus penelitian. (Idrus (dalam Rahmadi, 2011)). Dalam penelitian ini menjelaskan informasi terperinci dan mendalam yang didapatkan dari berbagai narasumber sebagai subjek penelitian.

1.9.5 Sumber Data

Data merupakan elemen penting dalam suatu penelitian untuk mengetahui hasil yang dicapai dari proses penelitian yang dilakukan. Penelitian ini menggunakan dua jenis sumber data, yaitu:

a. Data Primer

Mengacu pada pendapat Husein Umar (2013:42), data primer merupakan data yang dikumpulkan secara langsung dari sumber utamanya, baik dari individu maupun perseorangan, misalnya melalui wawancara yang dilakukan oleh peneliti. Dalam konteks penelitian ini, data primer diperoleh melalui wawancara dengan

pihak Dinas Perhubungan Kota Semarang, Badan Pendapatan Daerah Kota Semarang, juru parkir yang bertugas di Jalan Depok dan Jalan Thamrin, serta masyarakat pengguna layanan *E-parking*.

b. Data Sekunder

Menurut Nur Indrianto dan Bambang Supomo (2013:143), data sekunder adalah jenis data penelitian yang diperoleh secara tidak langsung oleh peneliti, melainkan melalui pihak ketiga atau media perantara, di mana data tersebut telah dikumpulkan dan dicatat oleh pihak lain sebelumnya. Adapun beberapa jenis data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

1. Peraturan Walikota Semarang No 70 Tahun 2021 tentang pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum;
2. Data Pendapatan Asli Daerah Kota Semarang yang berasal dari Retribusi Parkir;
3. Data BPS Provinsi Jawa Tengah;
4. Data BPS Kota Semarang;
5. Artikel dan berita yang berkaitan dengan topik penelitian;
6. Penelitian yang berkaitan dengan topik penelitian.

1.9.6 Teknik Pengumpulan Data

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan data primer dan data sekunder yang menggunakan teknik Pengumpulan Data sebagai berikut:

a. Wawancara (*Interview*)

Wawancara merupakan proses di mana seseorang atau sekelompok orang bertemu dan berbicara dengan tujuan mendapatkan informasi atau melakukan evaluasi terhadap subjek yang sedang diwawancarai. Esterberg (dalam Sugiyono, 2017) menjelaskan bahwa wawancara merupakan kegiatan pemberian informasi melalui metode tanya jawab yang dilaksanakan oleh 2 orang dalam rangka memperoleh keterangan terkait suatu hal yang relevan dengan topik penelitian. Teknik ini dilakukan untuk mengetahui berapa besar pendapatan yang

masuk pada PAD Kota Semarang sebagai dampak program *E-Parking*.

b. Teknik Observasi (Pengamatan)

Observasi merupakan metode pengumpulan data yang dilakukan dengan mengamati dan mencatat fenomena yang terjadi di lingkungan sekitar. Hal ini sejalan dengan pendapat Prof. Dr. Soetjipto, M.Pd., seorang ahli pendidikan di Indonesia, menjelaskan bahwa observasi adalah metode yang dilakukan dengan mengamati langsung objek atau kejadian untuk mendapatkan data yang akurat dan faktual. Melalui Observasi, peneliti melakukan pengecekan mengenai keabsahan data yang diperoleh melalui wawancara. Teknik ini dilakukan untuk mengetahui apakah Program *E-Parking* sudah berjalan dengan efektif dan efisien dan dapat mengatasi kebocoran PAD di Kota Semarang.

c. Teknik Dokumentasi

Metode ini digunakan untuk mencari data sebagai pelengkap yang tidak ditemukan dilapangan secara langsung. Pencarian dokumen seperti artikel, jurnal, berita, dan laporan yang relevan dengan permasalahan penelitian, baik dari instansi terkait maupun melalui pencarian internet. Menurut Sugiyono (2017), dokumentasi merupakan metode pengumpulan data dan informasi yang dilakukan melalui berbagai bentuk seperti buku, arsip, dokumen, tulisan, angka, maupun gambar, yang semuanya dapat berupa laporan atau keterangan yang mendukung proses penelitian. Teknik ini dilakukan untuk mengetahui informasi yang dibutuhkan terkait pelaksanaan *E-Parking* dan dampaknya terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD).

1.9.7 Analisis dan Interpretasi Data

Teknik analisis data kualitatif yang digunakan pada penelitian ini adalah transkrip wawancara dan Observasi. Menurut Miles et al (2014)

terdapat tiga alur kegiatan dalam suatu kegiatan analisis dengan penjelasan lebih lanjut sebagai berikut:

a. Kondensasi Data

Kegiatan ini merupakan bentuk dari pemadatan data melalui proses pemilihan, pemfokusan, penyederhanaan, abstraksi, serta transformasi data yang diperoleh dari catatan saat kegiatan lapangan, transkrip wawancara, observasi maupun berbagai bahan pendukung lainnya.

b. Penyajian Data

Penyajian data dapat berbentuk bagan, tabel dan maupun uraian penjelasan deskriptif. Setelah disajikan, data akan terlihat dalam pola hubungan sehingga nantinya mudah dipahami.

c. Verifikasi atau Penarikan Kesimpulan

Tahap berikutnya dalam analisis data kualitatif menurut Miles dan Huberman adalah penarikan kesimpulan. Pada tahap ini, seluruh data yang telah disajikan serta permasalahan yang menjadi fokus penelitian dianalisis secara menyeluruh untuk menghasilkan kesimpulan yang merepresentasikan temuan dari penelitian ini.

1.9.8 Kualitas Data

Dalam penelitian kualitatif, kualitas data ditentukan oleh tingkat keakuratan hasil penelitian berdasarkan sudut pandang peneliti, partisipan, maupun pembaca secara umum. Teknik yang digunakan untuk menjamin kualitas data dalam penelitian ini adalah teknik triangulasi. Menurut Sugiyono (2017;274) Teknik triangulasi terdapat tiga jenis yaitu

- a. Triangulasi Teknik, merupakan pengujian kredibilitas pengecekan data kepada informan yang sama tetapi dengan Teknik yang berbeda. Jika terdapat perbedaan data yang ditemukan melalui Teknik tersebut maka dapat dilakukan diskusi lebih lanjut dengan informan untuk mendapat kebenaran data.
- b. Triangulasi Sumber, merupakan pengujian kredibilitas yang dilakukan dengan pengecekan data yang didapat melalui berbagai

sumber. Data yang didapat kemudian akan dianalisis untuk menghasilkan kesimpulan.

- c. Triangulasi Waktu, merupakan pengujian kredibilitas melalui pelaksanaan teknik pengambilan data dalam waktu dan situasi yang berbeda. Apabila terdapat perbedaan data, maka peneliti dapat melakukan triangulasi waktu secara berulang hingga menemukan kepastian data.

Dalam penelitian ini, uji validitas yang digunakan adalah Triangulasi Sumber karena penelitian ini melibatkan penggunaan berbagai sumber data yang berbeda untuk mengonfirmasi dan membandingkan informasi. Kemudian, akan dilakukan pengecekan data dari berbagai narasumber dan ditarik kesimpulan atas data yang diperoleh dengan bukti valid melalui wawancara dan observasi.