Kajian Penyesuaian Tarif Retribusi Bidang Perhubungan

by 2 Pak Gun

Submission date: 18-Sep-2020 01:23PM (UTC+0300)
Submission ID: 1390304322
File name: Kajian_Penyesuaian_Tarif_Retribusi_Bidang_Perhubungan.pdf (61.55K)
Word count: 3827
Character count: 22082

KAJIAN PENYESUAIAN TARIF RETRIBUSI BIDANG PERHUBUNGAN DI KABUPATEN BREBES

Oleh: Jaka Waskito, Gunistiyo, M. Faqihudin, Siswanto.

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah mengkaji tarif retribusi bidang perhubungan di Kabupaten Brebes untuk diadakan penyesuaian, mengajukan cara alternatif penentuan penyesuaian tarif retribusi bidang perhubungan berdasarkan pendekatan yang sejalan dengan prinsip-prinsip ekonomi terutama pentarifan jasa publik guna menggapai segenap aspek: (i) kecukupan penerimaan; (ii) aspek keadilan; (iii) efisiensi ekonomi; (iv) aspek adininistrasi dan politik; dan (v) kecocokan sebagai sumber penerimaan daerah.

Cara yang ditempuh untuk menentukan besarnya satuan tarif kepada setiap pemakai jasa sesuai dengan kriteria tersebut di atas, didasarkan atas pertimbangan: (i) perkiraan kemampuan ekonomi masyarakat; (ii) tarif retribusi daerah lain yang ada disekitarnya; (iii) untuk perubahan tarif didasarkan atas inflasi yang terjadi di daerah Kabupaten Brebes. Analis penyesuaian tarif retribusi dilakukan berdasarkan asumsi menggunakan tingkat inflasi rata-rata dari tahun 2003 sampai dengan tahun 2008 (5 tahun) adalah 8,94% per tahun.

***Kata Kunci**: Retribusi, Penyesuaian tarif, Peningkatan PAD*

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam pemungutan retribusi, harus diperhatikan hal-hal berikut : (i) dapat mewujudkan rasa keadilan; (ii) menjamin efisiensi dalam penggunaan sumber daya ekonomi; (iii) mendukung perluasan kapasitas produksi; (iv) meniadakan beban defisit anggaran dan (v) lebih memudahkan dalam pengelolaannya. Hal demikian karena adanya berbagai keterbatasan yang diiniliki oleh Pemerintah Daerah, terutama keterbatasan sumber keuangan/pembiayaan dalam hal menyediakan jasa pelayanan kepada masyarakat, termasuk dalam penyediaan prasarana perhubungan. Di lain pihak dengan keterbatasan tadi Pemerintah Daerah juga dituntut untuk dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan sebaik-baiknya. Supaya dengan keterbatasan tadi, Pemerintah Daerah tetap dapat memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat, yaitu dapat meningkatkan kesejahteraan bagi masyarakat, maka dalam penyediaan jasa/pelayanan berupa prasarana perhubungan, Pemerintah Daerah mengenakan pungutan retribusi. Selanjutnya penerimaan dari hasil pungutan retribusi ini menjadi salah satu sumber keuangan bagi Daerah.

Tarif retribusi bidang Perhubungan di daerah Kabupaten Brebes diberlakukan berdasarkan atas Peraturan Daerah yang ditetapkan pada tahun 2000, 2001 dan 2002. Tarif retribusi yang yang berlaku sekarang didasarkan pada Peraturan Daerah Kabupaten Brebes Nomor 6, 7, 11 tahun 2000, Nomor 3 tahun 2001 dan Nomor 9 tahun 2002. Dengan demikian ke lima retribusi tersebut telah berlaku selama 6 hingga 8 tahun, sehingga sudah perlu disesuaikan.

B. Permasalahan

Dari uraian yang telah dikemukakan tersebut di atas, maka untuk penyediaan prasarana perhubungan di Kabupaten Brebes perlu suatu analisis tentang permasalahan ini melalui analisis penyesuaian tarif 5 retribusi daerah sarana dan prasarana perhubungan (Retribusi Uji Kendaraan, Retribusi Jasa Usaha Terminal, Retribusi Jasa Usaha Pelabuhan, Retribusi Ijin Trayek, Retribusi Penutupan Jalan) dan mengemukakan suatu perumusan tarif tersebut.

C. Maksud dan Tujuan

1. Maksud

   Maksud dari Kajian Penyesuaian Tarif Retribusi Bidang Perhubungan di Kabupaten Brebes adalah:

   a. Mengetahui kesesuaian tarif retribusi yang berlaku saat ini yang didasarkan pada Peraturan Daerah Kabupaten Brebes Nomor 6, 7, 11 tahun 2000, Nomor 3 tahun 2001 dan Nomor 9 tahun 2002
   b. Memberikan landasan penetapan penyesuaian tarif bidang perhubungan secara berkelanjutan.

2. Tujuan

   Dengan mengacu pada latar belakang masalah di atas maka penelitian ini mempunyai tujuan :

   a. mengkaji tarif retribusi bidang perhubungan di Kabupaten Brebes untuk diadakan penyesuaian,
   b. mengajukan cara alternatif penentuan penyesuaian tarif retribusi bidang perhubungan berdasarkan pendekatan yang sejalan dengan prinsip-prinsip ekonomi terutama pentarifan jasa publik guna menggapai segenap aspek: (i) kecukupan penerimaan; (ii) aspek keadilan; (iii) efisiensi ekonomi; (iv) aspek

adininistrasi dan politik; dan (v) kecocokan sebagai sumber penerimaan daerah.

II. METODOLOGI PENGKAJIAN DAN ANALISIS

A. Metode Pengkajian

1. Teknik Pengumpulan Data

a. Sumber Data

Pengkajian ini merupakan *one time cross sectional study* dan data yang diperlukan dalam pengkajian ini berupa data sekunder yaitu laporan penerimaaan Pajak dan Retribusi 3 tahun terakhir, PP, Keppres, Perda, Keputusan Bupati, dan Biaya Operasi, Biaya Pemeliharaan serta Biaya Konstruksi/Investasi 3 tahun terakhir masing-masing obyek.

b. Pengumpulan Data

Dilakukan dengan observasi langsung, menggunakan *interview guide* yang dipersiapkan oleh masing-masing tim untuk menjawab tujuan penelitian.

2. Teknik Analisis Data

Dalam melakukan kajian ini, akan dianalisis peraturan-peraturan daerah yang berhubungan dengan penentuan tarif dan struktur tarif retribusi bidang perhubungan di Kabupaten Brebes; menganalisis perkembangan penerimaan dan pungutan retribusi tersebut; juga menganalisis perkembangan biaya-biaya (operasi, pemeliharaan maupun modal/investasi) dan penyediaan sarana dan prasarana. Dari analisis/kajian-kajian yang disebut ini maka dapatlah dijawab dua tujuan dari penelitian ini.

Selanjutnya, perihal cara/pendekatan alternatif yang akan diajukan dalam penentuan tarif dasar (tujuan butir 3), maka cara penetapan tarif berdasarkan biaya rata-rata di masa depan (*Average Cost in The Future*) akan dipilih. Dalam literatur mengenai barang publik (*publik utility*) dan ekonomi kesejahteraan (*welfare economics*) kebijaksanaan penentuan harga (tarit) terhadap barang/jasa yang disediakan pemerintah ada tiga alternatif (Boediono, 1976, 73). Alternatif pertama harga (tarif) ditentukan untuk memperoleh keuntungan yang maksimum, dimana biaya tambahan untuk setiap tambahan satu unit output (marginal cost) sama dengan

tambahan penerimaan (marginal revenue) dari penjualan output tersebut. Alternatif kedua, harga (tarif) ditentukan setinggi biaya rata-ratanya (P = AC). Selanjutnya alternatif ketiga, harga ditentukan menurut prinsip alokasi sumber-sumber ekonomi yang optimal, yaitu harga sama dengan ongkos marginal untuk menghasilkan output (P=MC).

Untuk menerapkan pendekatan yang akan dipakai dalam analisis (perhitungan) nanti, maka dari alternatif ketiga, dimodifikasi yang disesuaikan dengan permasalahan yang akan di teliti dan disesuaikan dengan tujuan yang akan dicapai dalam pemungutan retribusi pasar tersebut. Secara ringkas, harga atau tarif retribusi rata-rata (tarif dasar), berdasarkan konsep rata-rata biaya di masa datang ini adalah:

$$H_t = TD_t = \frac{BO_{t+1} + BP_{t+1} + BK_{t+n}}{PD_t}$$

dimana:

H_t = Harga di tahun t;

TD_t = Tarif dasar untuk tahun t;

BO_{t+1} = Biaya operasi di tahun mendatang yang digunakan untuk perhitungan harga/tarif dasar di tahun t

BP_{t+1} = Biaya pemeliharaan di tahun mendatang yang digunakan untuk perhitungan harga / tarif di tahun t

BK_{t+n} = Biaya konstruksi / modal di tahun mendatang yang digunakan Untuk perhitungan harga / tarif dasar di tahun t.

PDt = Jumlah pedagang yang dipergunakan untuk perhitungan harga / tarif dasar di tahun t;

$BO_{t+1} = BO_t (1 + k)$

$BP_{t+1} = BP_t (1 + l)$

$$BK_{t+n} = \frac{I}{n} (1 + inf)^n$$

dimana:

BO_t = Biaya operasi pada tahun t (sekarang) ;

BP_t = Biaya pemeliharaan pada tahun t (sekarang)

I = Nilai total dan konstruksi (investasi) bagi pemasokan komoditas Yang ada saat ini

n = Umur dan komoditas

k = Tingkat kenaikan dan biaya operasi;

1 = Tingkat kenaikan dan biaya pemeliharaan

inf = Tingkat inflasi, sebagai proksi dan biaya oportunitas model.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi Bidang Perhubungan

Sarana dan prasarana perhubungan merupakan urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan hankam. Pengembangan sarana dan prasarana perhubungan diarahkan pada terujudnya sarana dan prasarana perhubungan yg handal, berkemampuan tinggi, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien dalam menunjang dinamika pembangunan. Salah satu sarana dan prasarana perhubungan yang paling menunjang di Kabupaten Brebes adalah transportasi darat selain ada pelabuhan yang terus akan dikembangkan keberadaannya. Berikut ini adalah gambaran keadaan dari sarana dan prasarana perhubungan yang akan dikaji.

1. Jalan Raya

Jalan merupakan prasarana perhubungan / transportasi darat yang paling menonjol di Kabupaten Brebes dalam rangka untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Seiring dengan berkembang pesatnya pembangunan di Kabupaten Brebes, menuntut pembangunan jalan guna memperlancar lalu lintas barang dan mobilitas penduduk dari satu daerah ke daerah lainnya, terutama untuk memberikan akses perekonomian pada daerah yang terpencil.

Pada tahun 2007 panjang jalan yang ada di Kabupaten Brebes mencapai 901,97 km, yang terdiri dari 59,64 km jalan negara, 167,49 km jalan propinsi, dan 674,84 km jalan kabupaten. Tabel 3.1 berikut memperlihatkan keadaan jalan yang ada di Kabupaten Brebes.

Tabel 3.1 : Panjang Jalan Di Wilayah Kabupaten Brebes Menurut Status Jalan (Kilometer) Tahun 2007

Keadaan Jalan	Panjang Jalan	Status Jalan		
		Jalan Negara	Jalan Propinsi	Jalan Kabupaten
1. Jenis Permukaan				
-Diaspal	885,97	59,64	167,49	658,84
-Kerikil	10,00	0,00	0,00	10,00
-Tanah	6,00	0,00	0,00	6,00
-Tdk Diperinci	0,00	0,00	0,00	0,00
Jumlah	901,97	59,64	167,49	674,84
2. Kondisi Jalan				
-Baik	636,80	50,64	151,45	434,66
-Sedang	171,49	5,77	10,50	155,22
-Rusak	63,78	3,18	5,54	55,06
-Rusak Berat	29,90	0,00	0,00	29,90
Jumlah	901,97	59,64	167,49	674,84
3. Kelas Jalan				
-Kelas I	56,64	59,64	0,00	0,00
-Kelas II	167,49	0,00	167,49	0,00
-Kelas III	0,00	0,00	0,00	0,00
-Kelas III A	1,54	0,00	0,00	1,54
-Kelas III B	17,28	0,00	0,00	17,28
-Kelas III C	656,02	0,00	0,00	656,02
-Kelas tidak dirinci	0,00	0,00	0,00	0,00
Jumlah	901,97	59,64	167,49	674,84
2006	901,97	59,64	167,49	674,84
2005	901,97	59,64	167,49	674,84
2004	884,97	59,64	167,49	657,84

Sumber : Brebes Dalam Angka Tahun 2007

Dari tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa panjang jalan yang ada di Kabupaten Brebes mengalami peningkatan sebesar 2,58 persen dari tahun 2004 sampai dengan tahun 2007. Dilihat dari keadaan jalan yang ada menunjukkan bahwa berdasarkan jenis permukaan jalan, masih ada sekitar persen yang berupa kerikil dan tanah. Sementara itu kondisi jalan yang tergolong rusak dan rusak berat terdapat pada jalan negara 5,33 persen, jalan propinsi 3,3 persen dan jalan kabupaten 12,58 persen. Sedangkan berdasarkan kelas jalan, maka jalan kabupaten termasuk kelas III baik kelas III A, III B ataupun III C.

2. Angkutan Darat

Prasarana dan sarana perhubungan yang paling menonjol di Kabupaten Brebes adalah transportasi darat. Sehingga moda kendaraan bermotor mendominasi sarana transportasi yang ada di Kabupaten Brebes. Oleh karena itu untuk

mewujudkan sarana transportasi yang handal, berkemampuan tinggi, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien perlu pengawasan yang intensif. Dengan demikian pengujian terhadap kendaraan bermotor perlu ditingkatkan. Tabel 3.2 berikut ini menunjukkan jumlah kendaraan bermotor yang Wajib Uji di Kabupaten Brebes selama tahun 2007.

Tabel 3.2 Jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji Menurut Jenis Kendaraan Di Kabupaten Brebes Tahun 2007

Jenis Kendaraan	Umum	Tidak Umum	Jumlah
01. Mobil Penumpang	1	-	1
02. B u s	972	5	977
03. T r u k	74	579	653
04. Mobil Pick Up	-	1.471	1.471
05. Mobil Tangki	-	35	35
06. Gandengan	-	-	-
07. Bestel Wagon	-	-	-
08. Truk Sumbu III	-	-	-
Jumlah	1.047	2.090	3.137
Tahun 2006	1.047	2.090	3.137

Sumber : Brebes Dalam Angka Tahun 2007

Tabel tersebut di atas menunjukkan bahwa tidak ada perubahan jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2007 dibandingkan dengan tahun 2006, yang wajib untuk diuji. Sedangkan jumlah kendaraan bermotor yang diuji selama tahun 2007 adalah sebagaimana tertera pada tabel berikut ini.

Tabel 3.3 Jumlah Kendaraan Bermotor yang Diuji Menurut Bulan Di Kabupaten Brebes Tahun 2007

Bulan	Umum	Tidak Umum	Jumlah
01. Januari	226	518	744
02. Februari	228	439	667
03. Maret	204	491	659
04. April	246	426	672
05. Mei	215	508	723
06. Juni	158	472	630
07. Juli	255	515	770
08. Agustus	230	502	732
09. September	189	447	686
10. Oktober	233	433	666
11. Nopember	227	523	750
12. Desember	154	484	638
Jumlah	2.565	5.758	8.323
Tahun 2006	1.919	3.823	5.742

Sumber : Brebes Dalam Angka Tahun 2007

Tabel diatas memperlihatkan bahwa jumlah kendaraan bermotor yang diuji mengalami peningkatan yang cukup berarti, yaitu untuk kendaraan bermotor umum

mengalami kenaikan sebesar 33,66 persen dari tahun 2006, sedangkan untuk kendaraan bermotor tidak umum mengalami kenaikan 50,61 persen dari tahun 2006. Sehingga secara keseluruhan terdapat kenaikan jumlah kendaraan bermotor yang diuji pada tahun 2007 sebesar 44,95 persen dari tahun 2006.

3. Terminal

Salah satu sarana dan prasarana perhubungan adalah terminal. Terminal berfungsi untuk mengatur mobilitas kendaraan, orang (penumpang) dan barang. Kabupaten Brebes memeiliki sejumlah terminal baik untk bus ataupun non bus sebagaimana tertera pada table 3.4 di bawah ini.

Tabel 3.4 Terminal Bus dan Non Bus Di Kabupaten Brebes

Jenis Terminal	Lokasi
Teminal Bus	1. Tanjung 2. Bumiayu
Terminal Non Bus	1. Bumiayu 2. Tanjung 3. Brebes 4. Jatibarang 5. Larangan 6. Ketanggungan 7. Bandarharjo 8. Bantarkawung 9. Sitanggal 10. Songgom 11. Losari 12. Salem 13. Kersana 14. Sirampog 15. Tanjung

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes Tahun 2008

Tabel di atas menunjukkan bahwa di Kabupaten Brebes terdapat terminal disetiap kecamatan terutama untuk jenis angkutan non bus, yang berarti hampir di seluruh Kabupaten Brebes telah dilayani oleh jasa angkutan untuk mendukung mobilitas orang (penumpang) dan barang sehingga aktivitas perekonomian akan lebih meningkat.

Bagi pemerintah Kabupaten Brebes keberadaan terminal, baik bus atau non bus memiliki nilai ekonomis sebagai sumber pendapatan daerah yang dapat digali melalui retribusi terminal. Sehingga semakin tinggi aktivitas perekonomian semakin

tinggi pula aktivitas terminal yang pada gilirannya akan meningkatkan pendapatan dari retribusi penyediaan jasa terminal.

Sedangkan jenis pelayanan yang disediakan oleh terminal meliputi :

a. Penyediaan tempat parker kendaraan angkutan penumpang (mobil penumpang umum, bus kecil, bus sedang, dan bus besar)
b. Bus bermalam
c. WC dan kamar mandi
d. Kios Terminal
e. Pemakaian fasilitas lainnya, seperti : ruang tidur bagi awak kendaraan dan tempat pencucian mobil.

Jenis – jenis pelayanan tersebut di atas yang kemudian ditetapkan besarnya tarif retribusinya, yang kemudian akan disesuaikan besarannya sejalan dengan perkembangan perekonomian.

4. Pelabuhan

Kabupaten Brebes memiliki pelabuhan dengan satu dermaga dengan panjang demaga 197 m . Kegitan kepelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang keamanan dan ketertiban arus lalu litas kapal, penumpang ataupun barang, keselamatan berlayar, dan tempat perpindahan intra dan antar moda.

Adapun jasa pelayanan yang dikenai retribusi adalah :

a. Surat kebangsaan Kapal
b. Pos Masuk Pelabuhan
c. Tambat Labuh Kapal

Jenis – jenis jasa pelayanan tersebut di atas yang akan disesuaikan besaran tarif retribusinya, sejalan dengan laju perubahan perekonomian.

B. Penyesuaian Tarif Retribusi

1. Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum

Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum tergolong ke dalamn jenis retribusi jasa umum, yaitu retribusi jasa yang disediakan oleh Pemerintah Daerah untuk tujuan

kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan. Dalam Peraturan Daerah Kabupaten Brebes Nomor 6 Tahun 2000 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di sebutkan bahwa yang dimaksud dengan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum adalah pembayaran atas penggunaan tempat parkir di tepi jalan umum yang ditetapkan oleh Kepala Daerah. Sedangkan yang dimaksud dengan tempat parkir adalah tempat yang berada di tepi jalan umum tertentu dan telah ditetapkan oleh Kepala Daerah sebagai tempat parkir kendaraan bermotor.

Dengan asumsi menggunakan tingkat inflasi rata-rata dari tahun 2003 sampai dengan tahun 2008 (5 tahun) adalah 8,94 % per tahun maka tarif baru dari retribusi tersebut akan nampak sebagai berikut:

a. Parkir Biasa

Tabel 3.5. Struktur dan Besarnya Tarif Parkir Biasa yang Telah Disesuaikan

Tingkat Kepadatan Parkir	Jenis Kendaraan Bermotor	Tarif
Rendah	Sedan, Jeep, Mini bus, Pickup dan sejenisnya.	Rp. 750 / sekali parkir
	Bus dan Truk	Rp. 1.000 / sekali parkir
	Truk Gandeng dan Trailer	Rp. 1.500 / sekali parkir
	Sepeda Motor	Rp. 300 / sekali parkir
Tinggi	Sedan, Jeep, Mini bus, Pickup dan sejenisnya.	Rp. 1.000 / sekali parkir
	Bus dan Truk	Rp. 1.500 / sekali parkir
	Truk Gandeng dan Trailer	Rp. 2.300 / sekali parkir
	Sepeda Motor	Rp. 500 / sekali parkir

Sumber : Data Primer yang Diolah

b. Parkir Berlangganan

Tabel 3.6. Struktur dan Besarnya Tarif Parkir Berlangganan yang Telah Disesuaikan

Jenis Kendaraan Bermotor	Tarif
Sedan, Jeep, Mini bus, Pickup dan sejenisnya.	Rp. 23.000 / bulan
Bus dan Truk	Rp. 30.000 / bulan
Truk Gandeng dan Trailer	Rp. 46.000 / bulan
Sepeda Motor	Rp. 9.000 / bulan

Sumber : Data Primer yang Diolah

2. Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor

Retribusi ini tergolong ke dalam jenis retribusi jasa umum, yaitu retribusi jasa yang disediakan oleh Pemerintah Daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan. Dalam Peraturan Pemerintah Daerah Kabupaten Brebes Nomor 3 tahun 2001 tentang Retribusi Penujian Kendaraan Bermotor disebutkan bahwa yang dimaksud dengan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor adalah pembayaran atas pelayanan pengujian kendaraan bermotor sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah.

Dengan asumsi menggunakan tingkat inflasi rata-rata dari tahun 2003 sampai dengan tahun 2008 (5 tahun) adalah 8,94% per tahun maka analisis penyesuaian tarif retribusi tersebut akan nampak sebagai berikut:

1) Tarif retribusi pengujian:

a) Mobil penumpang umum	Rp. 29.000,-
b) Mobil Bus, mobil barang dan kendaraan khusus	Rp. 36.000,-
c) Kereta gandengan dan kereta tempelan	Rp 32.200,-
d) Untuk kendaraan lebih dari dua sumbu	Rp. 38.500,-
2) Biaya pengganti tanda uji berkala, baud, kawat dan segel	Rp. 3.800,-
3) Biaya pengganti buku uji berkala	Rp. 7.700,-

3. Retribusi Terminal

Retribusi Terminal tergolong jenis retribusi jasa usaha. Retribusi ini adalah pembayaran atas pelayanan penyediaan fasilitas pelayanan terhadap kendaraan penumpang angkutan umum, tempat kegiatan usaha, fasilitas lainnya di lingkungan terminal yang dimiliki dan atau dikelola oleh Pemerintah Kabupaten Brebes.

Dengan asumsi menggunakan tingkat inflasi rata-rata dari tahun 2003 sampai dengan tahun 2008 (5 tahun) adalah 8,94 % per tahun maka tarif baru dari retribusi tersebut akan nampak sebagai berikut:

Tabel 3.7. Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi Terminal yang Telah Disesuaikan

Jenis Pelayanan	Jenis Kendaraan	Tarif Baru
Penyediaan tempat parkir kendaraan angkutan penumpang umum	- mobil penumpang umum - bus kecil - bus sedang - bus besar - bus bermalam	Rp. 300 / sekali masuk Rp. 300 / sekali masuk Rp. 500 / sekali masuk Rp. 750 / sekali masuk Rp. 7.500 / malam
Pemakaian fasilitas lainnya	- ruang tidur - tempat pencucian mobil	Rp. 4.500 / malam / orang Rp. 1.500 / cuci

Sumber : Data Primer yang Diolah

2. Retribusi Jasa Usaha Pelabuhan

Retribusi Jasa Usaha Pelabuhan tergolong ke dalam jenis retribusi jasa usaha yaitu suatu retribusi yang merupakan pembayaran atas pelayanan penyediaan fasilitas pelayanan terhadap kendaraan/kapal angkutan umum, tempat kegiatan usaha, fasilitas lainnya di lingkungan terminal/pelabuhan yang dimiliki dan atau dikelola oleh Pemerintah Kabupaten Brebes. Kapal dipungut retribusi sebagai pembayaran atas penyediaan jasa di pelabuhan yang diberikan oleh Pemerintah Daerah yang meliputi Jasa Labuh dan Jasa Tambat.

Obyek retribusi adalah pelayanan penyediaan jasa terhadap kapal-kapal yang melakukan kegiatan di Pelabuhan Umum, Pelabuhan Khusus dan Dermaga untuk kepentingan sendiri. Sedangkan subyek retribusi adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan dan atau memperoleh jasa labuh dan jasa tambat.

Retribusi jasa labuh dan jasa tambat dihitung dengan satuan etmal (24 jam) dan dihitung sekurang-kurangnya untuk 6 (enam) jam atau $^{1}/_{4}$ etmal dengan pembulatan sebagai berikut:

a. Waktu labuh/tambat s.d. 6 jam dihitung 1/4 etmal.
b. Waktu labuh/tambat lebih dari 6 jam s.d. 12 jam dihitung 1/2 etmal
c. Waktu labuh/tambat lebih dari 12 jam s.d. 18 jam dihitung $^{3}/_{4}$ etmal
d. Waktu labuh/tambat lebih dari 18 jam s.d. 24 jam dihitung 1 etmal

Dengan asumsi menggunakan tingkat inflasi rata-rata dari tahun 2003 sampai dengan tahun 2008 (5 tahun) adalah 8,94 % per tahun maka tarif baru dari retribusi

tersebut akan nampak sebagai berikut:

Tabel 3.8. Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi Jasa Pelayanan Kapal yang Telah Disesuaikan

No.	Uraian	Satuan	Tarif
1.	Kapal yang berukuran di bawah GT 7	GT < 7 per etmal	Rp. 250,00
2.	Kapal yang berukuran di atas GT 7	GT > 7 per etmal	Rp. 1.500,00

Sumber : Data Primer yang Diolah

3. Retribusi Izin Trayek

Retribusi izin trayek tergolong ke dalam retribusi perizinan. Retribusi perizinan tertentu adalah retribusi atas kegiatan tertentu Pemerintah Daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksudkan untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian fan pengawasan atas kegitan pemanfaatan ruang, penggunaan sumber daya alam, barang, prasarana, sarana atau fasilitas tertentu guna melindungi kepentingan umum dan menjaga kelestarian lingkungan. Sedangkan yang dimaksud dengan retribusi izin trayek adalah pembayaran atas pembeian izin kepada orang pribadi atau badan untuk menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada suatu atau beberapa trayek tertentu dalam wilayah daerah.

Prinsip dan sasaran dalam penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi didasarkan pada tujuan untuk menutup sebagian atau sama dengan biaya penyelenggaraan pemberian izin trayek. Biaya tersebut meliputi komponen biaya survey lapangan, dan biaya transportasi dalam rangka pengendalian dan pengawasan. Struktur tarif digolongkan berdasarkan jenis angkutan penumpang dan kapasitas tempat duduk.

Dengan asumsi menggunakan tingkat inflasi rata-rata dari tahun 2003 sampai dengan tahun 2008 (5 tahun) adalah 8,94 % per tahun maka tarif baru dari retribusi tersebut akan nampak sebagai berikut:

Tabel 3.9. Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi Izin Trayek yang Telah Disesuaikan

Jenis Angkutan	Kapasitas Tempat Duduk	Tarif
Mobil Penumpang Bus	s/d 8 orang	Rp 192.000/kendaraan
	9 s/d 15 orang	Rp 230.000/kendaraan
	16 s/d 25 orang	Rp 268.000/kendaraan
	Lebih dari 25 orang	Rp 307.000/kendaraan
Angkutan Khusus	-	Rp 192.000/kendaraan

Sumber : Data Primer yang Diolah

IV. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

A. KESIMPULAN

1. Tarif retribusi yang yang berlaku sekarang didasarkan pada Peraturan Daerah Kabupaten Brebes Nomor 6, 7, 11 tahun 2000, Nomor 3 tahun 2001 dan Nomor 9 tahun 2002. Dengan demikian ke lima retribusi tersebut telah berlaku selama 6 hingga 8 tahun, sehingga sudah perlu disesuaikan.
2. Cara yang ditempuh untuk menentukan besarnya satuan tarif kepada setiap pemakai jasa, didasarkan atas pertimbangan: (i) perkiraan kemampuan ekonomi masyarakat; (ii) tarif retribusi daerah lain yang ada disekitarnya; (iii) untuk perubahan tarif didasarkan atas inflasi yang terjadi di daerah Kabupaten Brebes.
3. Asumsi yang digunakan untuk menyesuaikan tarif retribusi adalah tingkat inflasi rata-rata dari tahun 2003 sampai dengan tahun 2008 (5 tahun) yaitu 8,94 % per tahun.
4. Hasil analisis perubahan/penyesuaian ke lima tarif retribusi tersebut menghasilkan tarif retribusi baru dengan besaran yang mengalami kenaikkan rata-rata sebesar 53 %.

B. REKOMENDASI

1. Retribusi sektor perhubungan perlu segera diadakan penyesuaian tarif.
2. Pemberlakuan tarif baru sebagai hasil penyesuaian tarif lama untuk segera dilaksanakan. Untuk itu segera diadakan perubahan pada Peraturan Daerah Kabupaten Brebes Nomor 6, 7, 11 tahun 2000, Nomor 3 tahun 2001 dan Nomor 9 tahun 2002.
3. Sebelum dilakukan pemberlakuan tarif baru sebaiknya dilakukan sosialisasi terlebih dahulu.
4. Dalam melaksanakan perubahan Peraturan Daerah sebaiknya didahului dengan penyusunan draft akademik rancangan peraturan daerah.

DAFTAR PUSTAKA

Boediono, *Ekonomi Mik*ro (Edisi 2), BPFE, Yogyakarta, 1991

Boediono, dan Peter McCawley, *Bunga Rampai Ekonomi Mikro, (Kumpulan-kumpulan Karangan Mengenai Penerapan Teori Ekonomi Mikro)*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 1976

Davey, KJ, *Pembiayaan Pemerintahan Daerah*, UI-Pres, Jakarta, 1988

Due, John. F. and Ann. F. Friedlande, *Government Finance, Economic Of The Public Sector*, (Sixth Edition), Richard. D Irwin, Inc., Homewood, 1977.

Goedhart C, *Garis-garis Besar Ilmu Keuangan Negara* (Terjemahan Ratmoko), Penerbit Djambatan, Jakarta, 1973

LPEM-FEUI, *Laporan Akhir Tentang Penetapan Harga Serta Efekttfitas Alokasi Dan Prosedur Pembiayaan Puskesmas*, 1993.

Mangkoesôebroto, Guritno, *Ekonoini Publik*, BPFE, Yogyakarta, 1998.

Mulyono, Euginia Liliawati, *Peratuan Perundang-undangan Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah*, Harvarindo, Jakarta, 1998

Rozani, Irnan, *Retribusi*, Dikiat LPEM FE-UI, Jakrta, 1996

Saunders, Robert J, et all, *Aternative Concepts Of Marginal Cost For Pub& Utility Pricing: Problems Of application in the Water Supply Sector*, World Bank Staff Working paper No. 259, 1977

Soedargo, S, *Pajak Daerah Dan Retibusi Daerah*, Eresco Bandung, 1964

Soelarno, Slarnet, *Administrasi Pajak Dan Retribusi Daerah*, Dikiat LPEMFEUI, Jakarta, 1989

Soelarno, Slamet, *Retribusi Daerah : Sebagai Pengantar*, Diklat LPEM-FEUI, Jakarta, 1989.

Sukirno, Sadono, *Beberapa Aspek Permasalahan Pembiayaan Daerah*, LPFEUI, Jakarta, 1985

Kajian Penyesuaian Tarif Retribusi Bidang Perhubungan

ORIGINALITY REPORT

14%	%	%	%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	repository.unpas.ac.id Internet Source	1%
2	Submitted to Sultan Agung Islamic University Student Paper	1%
3	tegalkab.go.id Internet Source	1%
4	Submitted to Lambung Mangkurat University Student Paper	1%
5	bibliotecadigital.fgv.br Internet Source	1%
6	ipi.portalgaruda.org Internet Source	1%
7	brebes1.web44.net Internet Source	1%
8	Submitted to Sierra Vista High School Student Paper	1%
9	Submitted to Universiteit van Amsterdam Student Paper	1%

10	ariyadin.blogspot.com Internet Source	<1%
11	dprd-tasikmalayakota.go.id Internet Source	<1%
12	balitbang.pemkomedan.go.id Internet Source	<1%
13	pt.slideshare.net Internet Source	<1%
14	Submitted to Surabaya University Student Paper	<1%
15	Submitted to Chulalongkorn University Student Paper	<1%
16	repository.ub.ac.id Internet Source	<1%
17	eprints.umm.ac.id Internet Source	<1%
18	Submitted to Politeknik APP Student Paper	<1%
19	kandaga.unpad.ac.id Internet Source	<1%
20	Welyoyo Rifurariani, Inggriani Elim, Meily Y.B. Kalalo. "Analisis retribusi pelabuhan dalam upaya peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kota Sorong", Indonesia Accounting	<1%

Journal, 2020
Publication

21	digilib.uns.ac.id Internet Source	<1%
22	Submitted to Universitas Krisnadwipayana - Faculty of Administration Student Paper	<1%
23	www.dbnl.org Internet Source	<1%
24	docshare.tips Internet Source	<1%
25	www.belitungkab.go.id Internet Source	<1%
26	vdokumen.com Internet Source	<1%
27	idoc.pub Internet Source	<1%
28	st293545.sitekno.com Internet Source	<1%
29	emmaseptiyani.blogspot.com Internet Source	<1%
30	www.tabengan.com Internet Source	<1%
31	jdih.kkp.go.id	

Internet Source

<1%

32	nfp-unpatti.org Internet Source	<1%
33	text-id.123dok.com Internet Source	<1%
34	jurnalmahasiswa.unesa.ac.id Internet Source	<1%
35	Rahma Dewi Liputo, Jullie J Sondakh, Jessy Warongan. "Analisis Potensi Penerimaan Retribusi Daerah pada Pemerintah Kabupaten Gorontalo", JURNAL RISET AKUNTANSI DAN AUDITING "GOODWILL", 2017 Publication	<1%

Exclude quotes	Off	Exclude matches	Off
Exclude bibliography	Off		

Kajian Penyesuaian Tarif Retribusi Bidang Perhubungan

GRADEMARK REPORT

FINAL GRADE

/0

GENERAL COMMENTS

Instructor

PAGE 1

PAGE 2

PAGE 3

PAGE 4

PAGE 5

PAGE 6

PAGE 7

PAGE 8

PAGE 9

PAGE 10

PAGE 11

PAGE 12

PAGE 13

PAGE 14

PAGE 15