

**INTENSIFIKASI PUNGUTAN RETRIBUSI PARKIR
DALAM UPAYA PENINGKATAN
PENDAPATAN ASLI DAERAH
(Studi Pada Dinas Perhubungan dan Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang)**

SKRIPSI

**DIAJUKAN UNTUK MENEMPUH UJIAN SARJANA
PADA FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**TAUFAN TRIWICAKSONO
0210310099**



**UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI
JURUSAN ADMINISTRASI PUBLIK
KONSENTRASI PEMERINTAHAN DAERAH
2006**

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : INTENSIFIKASI PUNGUTAN RETRIBUSI PARKIR DALAM UPAYA PENINGKATAN PENDAPATAN ASLI DAERAH (Studi Pada Dinas Perhubungan dan Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang).

Nama Mahasiswa : TAUFAN TRIWICAKSONO

NIM : 0210310099

FAKULTAS : ILMU ADMINISTRASI

JURUSAN : ADMINISTRASI PUBLIK

KONSENTRASI : ADMINISTRASI PEMERINTAHAN DAERAH

Menyetujui : Dosen Pembimbing

Pertama,

Kedua,

Drs. Trilaksono Nugroho, MS
(131 573 952)

Dra. Abdul Wachid
NIP. 131 683 721

TANDA PENGESAHAN

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN MAJELIS PENGUJI SKRIPSI, FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI UNIVERSITAS BRAWIJAYA, PADA :

HARI : RABU
TANGGAL : 16 AGUSTUS 2006
JAM : 10.00 WIB
JUDUL : INTENSIFIKASI PUNGUTAN RETRIBUSI PARKIR DALAM UPAYA PENINGKATAN PENDAPATAN ASLI DAERAH (STUDI PADA DINAS PERHUBUNGAN DAN DINAS PENDAPATAN DAERAH KOTA MALANG)

**DAN DINYATAKAN LULUS
MAJELIS PENGUJI**

Drs. Trilaksono Nugroho, MS
KETUA

Endah Setyowati, M.Si
ANGGOTA

Drs. Stefanus Pani Rengu
ANGGOTA

Wieke, S.Sos, M.Si
ANGGOTA

ABSTRAKSI

INTENSIFIKASI PUNGUTAN RETRIBUSI PARKIR DALAM UPAYA PENINGKATAN PENDAPATAN ASLI DAERAH (PAD) (Studi Pada Dinas Perhubungan dan Dinas Pendapatan Kota Malang)

Oleh : **Taufan Triwicaksono**, 2006, 103 halaman

Sejak digulirkannya otonomi daerah pada tahun 2001, memaksa Kabupaten/Kota di Indonesia dapat meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) untuk pembiayaan daerah. Pembiayaan daerah yang mandiri dapat mendukung tercapainya pelaksanaan otonomi daerah dengan lebih baik. Sebagai upaya menggali kebutuhan dana yang semakin meningkat bagi daerah otonom, maka perhatian harus ditumpahkan pada upaya memaksimalkan bidang usaha perpajakan dan retribusi daerah. Salah satu unsur dari retribusi yang memiliki potensi cukup besar adalah retribusi parkir. Hal ini dapat dilihat dari semakin bertambahnya jumlah kendaraan diseluruh Indonesia.

Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur yang memiliki pertumbuhan sosial ekonomi yang cukup tinggi yang ditandai dengan semakin cepatnya pertumbuhan pusat bisnis, daerah wisata, hotel, dan restoran. Ditambah lagi Kota Malang sebagai salah satu kota pendidikan yang menjadi tujuan utama para pelajar di seluruh Indonesia. Dengan latar belakang yang demikian potensi retribusi parkir Kota Malang cukup besar.

Sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Malang No.2 Tahun 2002 tentang Retribusi Parkir, pengelolaan retribusi parkir di Kota Malang dibawah kewenangan Dinas Perhubungan Kota Malang. Akan tetapi selama ini pengelolaan parkir dirasa belum cukup maksimal.

Permasalahan yang muncul kemudian adalah bagaimana sistem dan prosedur pengelolaan retribusi parkir oleh Dinas Perhubungan, apakah proses implementasinya sudah sesuai sistem dan prosedur yang ada. Permasalahan lainnya adalah bagaimana program/upaya intensifikasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam menggali potensi parkir tersebut sehingga dapat memberikan kontribusi yang signifikan kepada Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Dalam pelaksanaannya terdapat berbagai faktor yang berpengaruh, diantaranya faktor pendukung dan penghambat. Faktor penghambat mampu menjadi sumber motivasi dan inspirasi bagi Dinas Perhubungan Kota Malang untuk terus berinovasi mencari solusi yang paling tepat agar proses implementasi dapat terselenggara secara utuh dan optimal.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui, mendeskripsikan serta menganalisa semua pertanyaan yang ada di rumusan masalah sehingga dapat memberikan kontribusi yang berarti bagi penulis, Pemda dalam hal ini Dishub, maupun pihak terkait lainnya. Skripsi ini dilengkapi dengan kajian teori yang relevan dengan penelitian yang menjadi landasan pijak penulis dalam menganalisa data. Adapun metode analisis data yang digunakan adalah metode kualitatif yang mengedepankan penjabaran secara deskriptif data-data yang diperoleh. Fokus penelitian pada skripsi ini mencakup isi dan penjabaran dari permasalahan yang telah dituangkan agar mempermudah penulis dalam menentukan, mengelompokkan dan menganalisa data.

Setelah data dikelompokkan dan dianalisa, dapat diketahui bahwa pengelolaan parkir sesuai dengan Keputusan Walikota No. 343 tahun 2004 Tentang Uraian Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Malang, dibawah kewenangan Seksi Parkir. Sistem dan prosedur pengelolaan retribusi parkir sudah cukup bagus dan kompleks dalam artian sudah mengatur hal yang teknis. Akan tetapi dalam pelaksanaannya banyak terjadi hambatan-hambatan baik internal maupun eksternal. Akibat yang timbul adalah pelaksanaan banyak yang tidak sesuai sistem dan prosedur atau bisa dikatakan banyak terjadi penyimpangan. Upaya yang dilakukan seksi parkir yaitu intensifikasi retribusi parkir melalui faktor manusia, faktor organisasi, faktor sarana dan prasarana, faktor administrasi, dan faktor pengawasan.

Berdasarkan penyajian data dan juga teori-teori yang digunakan penulis menyimpulkan bahwa secara garis besar proses pelaksanaan sistem dan prosedur dianggap berhasil melihat tujuan akhir dari sistem dan prosedur ini adalah tercapainya target yang dibebankan. Sedangkan dilihat dari sisi upaya intensifikasi, Dinas Perhubungan Kota Malang Seksi Parkir dianggap gagal. Karena hakikat tujuan dari intensifikasi adalah dapat menggali lebih dalam potensi dari sumber yang telah ada. Akan tetapi selama ini seksi parkir hanya dapat memenuhi target yang begitu kecil jika dibandingkan dengan potensi pendapatan parkir.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, sembah sujud dan puji syukur penulis haturkan kehadirat Illahi atas kemuliaan dan kebesaranNya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“INTENSIFIKASI PUNGUTAN RETRIBUSI PARKIR DALAM UPAYA PENINGKATAN PENDAPATAN ASLI DAERAH KOTA MALANG (Studi Pada Dinas Perhubungan dan Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang)”** sebagai tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.

Teriring salam dan do'a terlimpahkan rahmat dan hidayah Allah SWT kepada kita semua dalam menjalankan kehidupan sehari-hari sebagai khalifah di muka bumi. Serta shalawat dan salam senantiasa tercurahkan kepada junjungan kita Nabi Besar Muhammad SAW, keluarga, para sahabat dan umat-umatNya yang mengamalkan dan melestarikan ajaranNya.

Dengan selesainya tugas akhir ini, hanyalah sekedar melewati salah satu fase kehidupan yang harus dilalui bagi kehidupan yang lebih baik kelak. Bukan bermaksud mengecilkan arti dari nilai suatu perjuangan ketika berproses dalam penyusunan tugas akhir ini namun lebih merupakan ajang untuk beraktualisasi diri bahwa hal ini bukan merupakan akhir dari tugas, sebab masih banyak tugas selanjutnya yang harus dituntaskan.

Melalui seuntai tulisan yang terangkai dalam bingkai kata pengantar ini, tidak lupa penulis sampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada hamba-hamba Allah yang telah membuka hati dan menyumbangkan pemikirannya selama berproses dalam penyelesaian studi, khususnya skripsi ini, terutama untuk :

1. Bapak Dr.Suhadak,M.Ec., Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya yang memimpin kami selama menjadi mahasiswa,
2. Bapak Drs. Irwan Noor, MA, beserta seluruh staff jurusan Administrasi Publik,
3. Bapak Drs. Trilaksono Nugroho, M.S, dan Drs. Abdul Wachid selaku dosen pembimbing yang senantiasa sabar serta telah banyak memberikan kontribusi dan bimbingan yang membantu proses penyusunan skripsi penulis selama ini, meskipun sibuk tetapi masih meluangkan waktu membimbing penulis,
4. Bapak Ibu dosen Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya yang telah mengajar, mendidik, dan mentransfer ilmunya pada penulis selama ini,
5. Pejabat Dinas Perhubungan dan Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang atas masukan, serta bantuan informasinya bagi penulis berikut segala fasilitas dan kemudahan yang diberikan kepada penulis selama melakukan penelitian,
6. Seluruh staf Dinas Perhubungan dan Dinas Pendapatan Daerah Malang yang telah banyak membantu selama penelitian di lapangan dan membantu dalam mengumpulkan data,

7. Keluarga tercinta di Malang, Bapak, Ibu, dan semua saudaraku yang telah memberikan dukungan guna keberhasilan studi saya.
8. Calon keluarga di Lampung terima kasih atas doa restunya sebagai sumber spirit dan motivasi bagi penulis selama ini,
9. Keluarga besar GSR dan keluarga besar Aremania dimanapun kalian berada.
10. Kader-kader HMI FIA Brawijaya, rekan-rekan kader angkatan 2002, para senior, dan untuk adik-adik kader....Semoga Kita Tetap Ikhlas Berjuang....!
11. Teman-teman angkatan 2002 yang setia selalu sekelas terus.....
12. Serta semua pihak yang telah banyak memberikan bantuan sehingga terselesaikannya skripsi ini.

Akhirnya, penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini masih jauh dari sempurna., mengingat keterbatasan yang ada pada diri penulis. Terbentang harapan semoga skripsi ini bermanfaat, walau setitik memberikan harapan bagi perbaikan pendidikan di masa mendatang.

Malang, Juli 2006

Penulis

DAFTAR ISI

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI
ABSTRAKSI
KATA PENGANTAR..... i
DAFTAR ISI..... iv
DAFTAR TABEL vii
DAFTAR GAMBAR..... viii
DAFTAR LAMPIRAN..... ix

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang.....1
B. Rumusan Masalah.....6
C. Tujuan Penelitian.....6
D. Kontribusi Penelitian..... 7

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Pendapatan Asli Daerah (PAD)..... 8
I. Sumber Pendapatan Daerah..... 8
II. Pengertian Pendapatan Asli Daerah (PAD)..... 9
III Peningkatan Pendapatan Asli Daerah..... 10

B. Pajak dan Retribusi Daerah..... 11
I. Pajak Daerah..... 11
I.1 Pengertian Pajak Daerah..... 11
I.2. Kriteria Pajak Daerah..... 11
I.3. Jenis Pajak Daerah..... 12
II. Retribusi Daerah..... 13
II.1 Pengertian Retribusi 13
II.2.Pengertian Retribusi Daerah..... 14
II.3. Fungsi Retribusi Daerah..... 16
II.4 Azas Pungutan Retribusi Daerah..... 17
II.5 Macam-macam Retribusi Daerah..... 19

C. Retribusi Parkir..... 21
I. Pengertian Retribusi Parkir..... 21
II. Subjek dan Objek Retribusi Parkir..... 21
III. Jenis Tempat Parkir..... 21
IV.Struktur dan Besar Tarif Parkir Kota Malang 22

D. Intensifikasi Retribusi Parkir.....	25
--	----

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	31
B. Fokus Penelitian.....	32
C. Lokasi dan Situs Penelitian.....	34
D. Sumber dan Jenis Data.....	35
E. Teknik Pengumpulan Data.....	36
F. Instrumen Penelitian.....	38
G. Analisis Data.....	39

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penyajian Data.....	41
I. Gambaran Umum Kota Malang.....	41
I.1. Keadaan Geografi.....	41
I.2. Keadaan Administratif.....	42
I.3. Keadaan Demografi.....	43
I.4. Keadaan Lalu lintas Kota Malang.....	43
II. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang.....	44
II.1 Kedudukan, Tugas Pokok dan Fungsi Dishub Kota Malang.....	47
II.2 Sejarah Pungutan Retribusi Parkir Kota Malang.....	53
III Data Fokus Penelitian.....	54
III.1. Sistem dan Prosedur Retribusi Parkir.....	54
III.1.1. Sistem dan Prosedur Pungutan Retribusi Parkir....	56
III.1.2. Sistem dan Prosedur Penyetoran Retribusi Parkir..	65
III.2. Pelaksanaan Sistem dan Prosedur.....	67
III.2.1. Proses Pelaksanaan Pungutan.....	67
III.2.2. Proses pelaksanaan Penyetoran.....	70
IV. Pelaksanaan Intensifikasi Retribusi Parkir.....	73
V. Target, Realisasi, dan Kontribusi.....	82
V.1. Target dan Realisasi.....	82
V.2. Kontribusi Retribusi Parkir Terhadap Retribusi Daerah...	83
V.3. Kontribusi Retribusi Parkir Terhadap PAD.....	83
VI. Faktor Pendukung dan Penghambat.....	84
VI.1. Faktor Pendukung.....	84
VI.2. Faktor Penghambat.....	85
B. Pembahasan.....	87
I. Sistem dan Prosedur Retribusi Parkir.....	87
I.1. Pelaksanaan Sistem dan Prosedur Pungutan Retribusi Parkir.....	88

I.2. Pelaksanaan Sisitem dan Prosedur Setoran Retribusi
 Parkir..... 89

II. Intensifikasi Retribusi Parkir..... 90

III.Target, Realisasi, dan Kontribusi Retribusi Parkir..... 96

IV. Faktor Pendukung dan Penghambat..... 98

IV.1. Faktor Pendukung..... 98

IV.2 Faktor Penghambat..... 99

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....101

B. Saran..... 102



DAFTAR TABEL

Tabel 1	Struktur dan Besar Tarif Retribusi Parkir Kota Malang.....	23
Tabel 2	Rayonisasi Retribusi Parkir Kota Malang.....	61
Tabel 3	Daftar Rincian Pegawai Tidak Tetap Dishub Kota Malang.....	75
Tabel 4	Daftar Tingkat Pendidikan Pegawai Dishub Kota Malang.....	76
Tabel 5	Jumlah Sarana dan Prasarana Seksi Parkir.....	79
Tabel 6	Target dan Realisasi Retribusi Parkir Tepi Jalan umum Kota Malang Tahun 2000-2004.....	82
Tabel 7	Kontribusi Retribusi Parkir Terhadap Retribusi Daerah.....	83
Tabel 8	Kontribusi Retribusi Parkir Terhadap PAD.....	84



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang.....	52
Gambar 2	Mekanisme Alur Retribusi Parkir.....	55
Gambar 3	Contoh Karcis Retribusi Tempat Parkir Umum.....	60



DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN 1 : Pedoman Wawancara.
- LAMPIRAN 2 : Contoh karcis parkir jenis tempat parkir umum dan isidentil.
- LAMPIRAN 3 : Kartu tanda pengenal jukir.
- LAMPIRAN 4 : Target dan realisasi penerimaan PAD.
- LAMPIRAN 5 : Struktur organisasi Dinas Perhubungan.
- LAMPIRAN 6 : Keputusan Walikota No. 343 tahun 2004.
- LAMPIRAN 7 : Peraturan Daerah Kota Malang No. 2 tahun 2002.
- LAMPIRAN 8 : Peraturan Daerah Kota Malang No.10 tahun 2004.





BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Era Reformasi yang digulirkan pada tahun 1998 membawa perubahan besar dalam sistem kenegaraan Indonesia sebagai negara yang menganut paham demokrasi. Salah satunya adalah adanya tuntutan terhadap praktek penyelenggaraan negara berdasarkan prinsip-prinsip demokrasi. Dalam kaitan ini pemerintah telah menghasilkan berbagai peraturan perundang-undangan untuk mencapai penyelenggaraan pemerintahan yang lebih baik sejak runtuhnya Orde Baru. Peraturan perundangan tersebut antara lain undang-undang No. 22 Tahun 1999 Tentang Pemerintahan Daerah yang kemudian direvisi menjadi Undang-undang No.32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah.

Proses untuk mentransformasikan sebuah sistem baru dari pemerintahan yang bergaya sentralistis menjadi desentralistis ternyata tidak mudah. Beban akumulatif dari pola sentralisme penguasa (rezim orba) selama 32 tahun secara masif telah menciptakan kultur yang khas pada barisan birokrasi, militer, dan sikap mental masyarakat Indonesia sehingga wajar ketika Otonomi Daerah secara resmi digulirkan pada awal 2001 masih banyak didapati kontradiksi, kegagapan, ketidaksiapan, dan ketimpangan pemahaman. Paradoks yang terjadi bahkan tidak hanya terbatas pada

proses implementasi di lapangan saja, tetapi juga mencakup ruang normative yuridis turunannya.

Otonomi daerah pada dasarnya merupakan usaha untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat melalui reformulasi pola pengelolaan pemerintahan dengan memberikan kewenangan yang lebih besar kepada daerah untuk mengurus rumah tangganya sendiri. Melalui Otonomi Daerah diharapkan pemerintah daerah mampu mengelola segala sesuatu yang menjadi kewenangannya demi mempercepat kemakmuran di daerahnya. Melalui Otonomi Daerah juga berarti telah memindahkan sebagian besar kewenangan yang tadinya dipegang pusat yang kemudian diserahkan kepada daerah otonom, sehingga pemerintahan daerah otonom dapat lebih cepat merespon tuntutan masyarakat.

Otonomi identik dengan *autonomy*. Asumsi ini menemukan relevansinya jika kita melihat sisi keuangan pemerintah daerah. Sejak otonomi daerah resmi diberlakukan 1 Januari 2001, terjadi peningkatan pada sisi PAD sebab dengan otonomi, pemerintah daerah diberi kewenangan penuh menggali dan memanfaatkan potensi keuangan yang ada di daerah.

Awalnya, ada ironisme tentang pemberian kewenangan pada pemerintah daerah. Banyak daerah yang semula mengeluhkan PAD-nya tidak akan mampu menutup semua kebutuhan keuangan daerah. Namun, pada saat yang bersamaan, semua daerah di Indonesia baik Kabupaten/Kota maupun provinsi menyatakan sanggup melaksanakan semua kewenangan yang diamanatkan undang-undang otonomi daerah. Hal ini mengisyaratkan bahwa sebenarnya pemerintah daerah lebih

senang diberi kewenangan daripada uang. Sebab, dengan kewenangan yang diberikan, daerah bisa menggali sumber-sumber keuangan yang ada di daerah. Uangnya pun dikelola sendiri dan dibelanjakan untuk pembangunan di daerah. Inilah yang oleh sebagian kalangan pemerhati otonomi daerah diasumsikan sebagai *automoney* (JPIP dalam Jawa Pos 8 mei 2006).

Akan tetapi selama ini daerah masih banyak tergantung pada pemerintah pusat terutama dalam hal finansial. Seperti diungkapkan oleh Devas (1992:57), keuangan daerah masih menunjukkan derajat ketergantungan yang tinggi yaitu 75% anggaran daerah berasal dari pemerintah pusat. Hal senada diungkapkan oleh Mardiasmo, (2002:155) “Presentase penerimaan daerah untuk daerah Kabupaten dan Kota seluruh Indonesia dari tahun 1991-1995 menunjukkan kontribusi PAD masih jauh lebih rendah yaitu sekitar 12,63% apabila dibandingkan dengan sumber dan bantuan dari pemerintah pusat sebesar 70,52%”.

Berdasarkan derajat ketergantungan daerah yang tinggi terhadap pemerintah pusat menjadi tantangan bagi Pemerintah Daerah untuk dapat mendayagunakan sumber daya dan potensi daerah agar secara nyata dapat memberikan kontribusi lebih kepada Pendapatan Asli Daerah . Oleh karena itu diperlukan kejelian dan kreativitas aparat Pemerintah Daerah untuk mampu mencari dan memanfaatkan peluang dalam bentuk kegiatan yang dapat secara nyata meningkatkan PAD.

Sebagai upaya menggali kebutuhan dana yang semakin meningkat bagi daerah otonom, maka perhatian harus ditumpahkan pada upaya memaksimalkan bidang usaha perpajakan dan retribusi daerah. Keberhasilan menggali sumber-sumber keuangan

merupakan faktor yang menentukan dalam memantapkan otonomi daerah karena mengingat penyelenggaraan urusan rumah tangga dilaksanakan berdasarkan kemampuan sendiri dibidang keuangan yang bersumber dari Pendapatan Asli Daerah. Oleh karena itu, diharapkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dapat menjadi sumber penerimaan yang mampu menjadi sumber utama pembiayaan daerah.

Retribusi daerah merupakan salah satu komponen Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang memiliki prospek cukup baik untuk dikembangkan. Mengingat retribusi daerah memiliki kontribusi yang cukup besar dalam peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD), maka Pemerintah Daerah dituntut untuk mampu menggali dan mengolah potensi yang dimilikinya. Salah satu unsur dari retribusi daerah yang paling potensial adalah retribusi parkir. Hal ini dapat dilihat dari semakin bertambahnya jumlah kendaraan diseluruh Indonesia. Akan tetapi selama ini retribusi parkir belum ditangani secara optimal.

Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur yang memiliki pertumbuhan sosial ekonomi yang cukup tinggi yang ditandai dengan semakin cepatnya pertumbuhan pusat perekonomian, daerah wisata, hotel, dan restoran. Disamping itu Kota Malang sebagai salah satu kota pendidikan yang menjadi tujuan utama para pelajar di seluruh Indonesia. Sebagai konsekuensi dari hal itu maka mobilitas masyarakat Kota Malang tergolong cukup tinggi.

Pengelolaan retribusi parkir bagi wilayah Kota Malang diatur dalam Peraturan Daerah No. 2 Tahun 2002 tentang Retribusi Parkir dimana dalam pengelolaannya berada dibawah kewenangan Dinas Perhubungan Kota Malang,

dengan konsekuensi Dinas Perhubungan Kota Malang menyeter hasilnya ke Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang.

Berdasarkan kewenangan yang dimilikinya tersebut, maka Dinas Perhubungan Kota Malang harus mempunyai upaya yang tepat dalam pemenuhan dan peningkatan target pendapatan melalui pengelolaan retribusi parkir. Penarikan retribusi parkir memang tidak secara langsung dilakukan oleh Dinas Perhubungan akan tetapi melalui juru parkir yang ada di lapangan. Para petugas pemungut retribusi parkir menarik setoran dari juru parkir (jukir) yang ada di wilayah Kota Malang. Kadang kala terjadi jumlah yang disetorkan tidak sesuai dengan jumlah kendaraan yang parkir karena terjadi manipulasi baik oleh juru parkir ataupun petugas Dinas Perhubungan. Permasalahan lain adalah terjadinya pungutan-pungutan liar oleh jukir liar di pinggir-pinggir jalan, sehingga muncul konotasi baru bahwa minggir itu sama dengan parkir. Adanya jukir-jukir liar ini sangat meresahkan warga kota Malang. Karena banyak para jukir liar tersebut menarik ongkos lebih dari ketentuan. Selain itu parkir liar tersebut bukan hanya tidak memberikan kontribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah, tetapi juga merugikan pemerintah karena mengurangi pendapatan yang seharusnya dapat tercapai.

Berdasarkan realita di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “**INTENSIFIKASI PUNGUTAN RETRIBUSI PARKIR DALAM UPAYA PENINGKATAN PENDAPATAN ASLI DAERAH KOTA MALANG (Studi Pada Dinas Perhubungan dan Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang)**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka dalam penelitian ini dapat dirumuskan suatu permasalahan, yaitu :

1. Bagaimana sistem dan prosedur pengelolaan retribusi parkir pada Pemerintah Kota Malang ?
2. Bagaimanakah Intensifikasi retribusi parkir sebagai upaya peningkatan Pendapatan Asli Daerah ?
3. Faktor apa yang menjadi pendukung dan penghambat upaya Intensifikasi retribusi parkir dalam meningkatkan PAD Kota Malang ?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan masalah yang diteliti, maka yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisa sistem dan prosedur pengelolaan retribusi parkir pada Pemerintah Kota Malang.
2. Untuk mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisa intensifikasi retribusi parkir sebagai upaya peningkatan Pendapatan Asli Daerah.
3. Untuk mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisa faktor pendukung dan penghambat upaya Intensifikasi retribusi parkir dalam meningkatkan PAD Kota Malang.

D. Kontribusi Penelitian

Melalui penelitian ini diharapkan dapat diperoleh manfaat sebagai berikut :

1. Kontribusi Akademis
 - a. Sebagai bahan kajian dan membangun pemikiran dalam pengembangan Ilmu Administrasi Publik khususnya dan ilmu pengetahuan umumnya;
 - b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan informasi pembanding bagi penenitan yang telah lalu dan sebagai bahan bagi peneliti berikutnya yang tertarik dan ingin mendalami penelitian sejenis dimasa yang akan datang;
 - c. Sebagai bekal wawasan dan pengetahuan penulis dalam mengembangkan kemampuan berpikir dan belajar menganalisis permasalahan yang ada.
2. Kontribusi Praktis
 - a. Sebagai masukan bagi Dinas Perhubungan Kota Malang dalam menjalankan tugas serta dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat;
 - b. Memberikan sumbangan pemikiran kepada Pemerintah Daerah agar hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam membuat kebijakan mengenai retribusi parkir;
 - c. Sebagai sumbangan informasi bagi masyarakat ataupun instansi-instansi mengenai upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah melalui retribusi parkir.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pendapatan Asli Daerah (PAD)

I. Sumber Pendapatan Daerah

Pendapatan Daerah sesuai dengan UU No. 33 Tahun 2004 pasal 13 adalah “hak Pemerintah Daerah yang diakui sebagai penambah nilai kekayaan bersih dalam periode tahun bersangkutan”. Jadi sumber Pendapatan Daerah mengandung pengertian sebagai hak Pemerintah Daerah yang diakui sebagai penambah nilai kekayaan bersih dalam periode tertentu dan dapat dimanfaatkan oleh pemerintah daerah yang telah menjadi wewenangnya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sebagai jaminan untuk menutup belanja daerah untuk mengurus rumah tangganya sendiri.

Pendapatan Daerah merupakan faktor penting dalam setiap kegiatan pemerintahan, karena tidak ada kegiatan pemerintah yang tidak memerlukan biaya. Mengingat faktor sumber pendapatan ini untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan di daerah maka setiap peraturan perundangan yang mengatur tentang pemerintahan daerah selalu memuat ketentuan tentang sumber keuangan atau pendapatan daerah.

Pentingnya pendapatan daerah dalam penyelenggaraan otonomi daerah sangat disadari oleh pemerintah, demikian pula alternatif cara untuk mendapatkan keuangan

daerah yang memadai telah dipertimbangkan oleh pemerintah daerah. Untuk menutup belanja daerah dalam rangka penyelenggaraan urusan rumah tangganya, maka kepada daerah telah diberikan sumber-sumber pendapatan daerah dalam rangka pembiayaan semua kegiatan penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah.

Sumber-sumber pendapatan daerah diatur dalam Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 pasal 157 yang menyatakan :

Sumber pendapatan daerah terdiri atas :

- a. pendapatan asli daerah yang selanjutnya disebut PAD, yaitu
 - 1) hasil pajak daerah ;
 - 2) hasil retribusi daerah ;
 - 3) hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan ; dan
 - 4) lain-lain PAD yang sah ;
- b. dana perimbangan ; dan
- c. lain-lain pendapatan daerah yang sah.

II. Pengertian Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Untuk dapat menyelenggarakan pemerintahan dan melaksanakan pembangunan. Pemerintah daerah membutuhkan pembiayaan yang diambil dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah. Dalam hal sektor pendapatan, setiap daerah memiliki sumber-sumber keuangan yang merupakan sumber pendapatan untuk menampung pembiayaan pembangunan.

Yang dimaksud dengan pendapatan adalah :

- a) Hasil pencarian (usaha dan sebagainya), perolehan
- b) Sesuatu yang didapatkan (dibuat dan sebagainya) yang sedianya belum ada (Pratiwi, 1988:30).

Menurut Pratiwi dan M. Ichsan (1991:56) Pendapatan Daerah adalah “segenap penerimaan yang masuk ke kas daerah yang diatur dengan peraturan daerah yang berlaku yang dipergunakan untuk menutup pengeluaran daerah”.

Sedangkan menurut UU No. 33 tahun 2004 “Pendapatan Asli Daerah, selanjutnya disebut PAD adalah pendapatan yang diperoleh Daerah yang dipungut berdasarkan Peraturan Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan”.

III. Peningkatan Pendapatan Asli Daerah

Peningkatan pendapatan daerah, khususnya dari sektor Pendapatan Asli Daerah (PAD) sangat berpengaruh terhadap kelancaran dan keberhasilan pembangunan didaerah. Peningkatan ini mutlak diperlukan untuk mengimbangi laju peningkatan pembangunan setiap tahun.

Dengan demikian pengertian usaha peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah cara yang dipergunakan oleh pemerintah daerah dalam mengembangkan usaha pengelolaan keuangan daerah yang berasal dari pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain PAD yang sah.

B. Pajak dan Retribusi Daerah

I. Pajak Daerah

I.1 Pengertian Pajak Daerah

Pajak secara umum adalah iuran wajib anggota masyarakat kepada negara karena undang-undang, dan atas-atas pembayaran tersebut pemerintah tidak memberikan balas jasa yang langsung dapat ditunjuk. Dalam konteks daerah, pajak daerah adalah pajak-pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah (misal : Propinsi, Kabupaten, Kotamadya) yang diatur berdasarkan peraturan daerah masing-masing dan hasil pungutannya digunakan untuk pembiayaan rumah tangga daerahnya. Sedangkan menurut UU No. 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah sebagaimana diubah terakhir dengan UU No. 34 Tahun 2000, Pajak Daerah adalah iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada Daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang.

I.2 Kriteria Pajak Daerah

Kriteria pajak daerah secara spesifik diuraikan oleh K.J. Davey (1992) dalam bukunya *Financing Regional Government*, yang terdiri dari 4 hal yaitu :

1. Pajak yang dipungut pemerintah daerah berdasarkan pengaturan dari daerah sendiri
2. Pajak yang dipungut berdasarkan peraturan pemerintah pusat tetapi penetapan tarifnya dilakukan oleh pemerintah daerah

3. Pajak yang ditetapkan dan atau dipungut berdasarkan peraturan pemerintah daerah
4. Pajak yang dipungut dan diadministrasikan oleh pemerintah pusat tetapi hasil pungutannya diberikan kepada pemerintah daerah.

I.3 Jenis-Jenis Pajak Daerah

Dalam literature pajak dan *publik finance* diuraikan oleh Kesit Bambang Prakoso (2003) dalam bukunya Pajak dan Retribusi Daerah, pajak dapat diklasifikasikan berdasar golongan, dan lain sebagainya. Pajak daerah termasuk klasifikasi pajak menurut wewenang pemungutnya. Artinya, pihak yang berwenang dan berhak memungut pajak daerah adalah pemerintah daerah. Selanjutnya, pajak daerah ini dapat diklasifikasikan kembali menurut wilayah kekuasaan pihak pemungutnya. Menurut wilayah pemungutannya pajak daerah dibagi menjadi :

1. Pajak Propinsi

Pajak Propinsi adalah pajak daerah yang dipungut oleh pemerintah daerah tingkat propinsi. Pajak Propinsi, terdiri dari :

- a Pajak Kendaraan Bermotor dan Kendaraan diatas Air
- b Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di atas Air
- c Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor

- d. Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan.

2. Pajak Kabupaten/ Kota

Pajak Kabupaten/Kota adalah pajak daerah yang dipungut oleh pemerintah daerah tingkat Kabupaten/ Kota. Pajak Kabupaten/ Kota, terdiri dari :

- a. Pajak Hotel
- b. Pajak Restoran
- c. Pajak Hiburan
- d. Pajak Reklame
- e. Pajak Penerangan Jalan
- f. Pengambilan Bahan Galian Golongan C.

II. Retribusi Daerah

II.1 Pengertian Retribusi

Menurut pendapat Suparmoko (1974:49) memberi pengertian Retribusi adalah suatu pembayaran dari rakyat kepada Negara dimana bisa dapat dilihat adanya hubungan antara balas jasa yang langsung diterima dengan adanya pembayaran retribusi tersebut.

Selanjutnya Rachmad Sumitro dan Munawir (1995:151) mengemukakan bahwa :

“Retribusi secara umum adalah pembayar-pembayar kepada Negara yang dilakukan oleh mereka yang menggunakan jasa-jasa Negara atau merupakan... Iuran kepada pemerintah yang dapat dipaksakan dan jasa baik secara langsung dapat ditunjuk, paksaan disini bersifat ekonomis, karena siapa saja yang tidak merasakan jasa balik dari pemerintah dia tidak dikenakan iuran itu”.

Dari pendapat-pendapat diatas terlihat ciri-ciri mendasar yang dapat dikemukakan dari retribusi :

- a. Retribusi dipungut oleh Negara.
- b. Dalam pungutannya terdapat paksaan secara ekonomis.
- c. Adanya kontra prestasi secara langsung dapat ditunjuk.
- d. Retribusi dikenakan pada setiap orang/ badan yang menggunakan atau jasa-jasa yang disiapkan oleh Negara.

Dari definisi dan ciri-ciri mendasar yang telah dikemukakan maka jelas terdapat perbedaan antara retribusi dengan pajak, dimana retribusi dalam pungutannya terdapat adanya kontra prestasi langsung dapat ditunjuk, unsur paksaan lebih bersifat ekonomis. Sedangkan pajak adalah pungutan yang dilakukan oleh Negara dan tidak mendapat kontra prestasi langsung yang dapat ditunjuk.

II.2 Pengertian Retribusi Daerah

Untuk mengetahui apa yang dimaksud dengan retribusi daerah, maka penulis akan mengemukakan beberapa pendapat para ahli dibidang perpajakan diantaranya adalah menurut pendapat Wayong (1995:2) bahwa retribusi daerah

adalah “pungutan daerah sebagai pembayaran pemakaian atau memperoleh jasa yang diberikan oleh daerah baik secara langsung maupun tidak langsung”.

Menurut Kaho (2006:170) pengertian retribusi daerah adalah : “Retribusi Daerah adalah pungutan daerah sehingga pembayar pemakai atau karena memperoleh jasa pekerjaan usaha atau milik daerah bagi yang berkepentingan atau karena jasa yang diberikan oleh daerah”.

Hampir sama dengan dengan pendapat Rachmad Soemitro (1979:17), “Retribusi Daerah merupakan salah satu sumber PAD disamping Pajak Daerah, hasil Perusahaan Daerah dan lain-lain usaha daerah yang sah”.

Sedangkan menurut Azhari A. Samudera (1995:52), mengemukakan pengertian sebagai berikut yaitu :

Retribusi Daerah adalah pungutan oleh daerah sebagai pengganti kerugian yang diberikan oleh daerah kepada siapa saja yang membutuhkan pelayanan misalnya bea pasar, air minum, retribusi uang sekolah, pemakaian tempat pemandian, lapangan olahraga, kebersihan, pemeriksaan susu, daging hewan dan sebagainya.

Dan menurut UU No. 34 Tahun 2000 retribusi daerah adalah “pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian ijin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan”.

Dari pendapat diatas dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa ciri-ciri retribusi daerah adalah :

1. Suatu pungutan yang dilakukan oleh Negara dalam hal ini pemerintah daerah.

2. Dalam pungutannya terdapat paksaan secara ekonomis.
3. Adanya kontra prestasi secara langsung yang dapat dinikmati oleh pembayar atau pemakai jasa.
4. Dikenakan kepada setiap orang atau badan yang menggunakan jasa-jasa yang disediakan oleh Negara dalam hal ini pemerintah daerah.

II.3 Fungsi Retribusi Daerah

Fungsi retribusi melekat pada prinsip-prinsip yang dimiliki oleh retribusi, menurut Davey (1992) mengemukakan ada dua prinsip dasar yang dimiliki oleh retribusi yaitu :

- a. Prinsip retribusi Bawah Biaya

Retribusi sasarannya adalah pada masyarakat bawah dimana pengenaan tarif retribusi hanya sekedar menutup biaya operasional atau bahkan hasil daripada pungutan retribusi tersebut tidak cukup untuk membiayai biaya operasional. Dan untuk menutupi kekurangan biaya tersebut, pemerintah daerah mengeluarkan kebijakan subsidi. Sehingga pengenaan retribusi tersebut hanya untuk memberi balas jasa dari pelayanan yang diberikan pemerintah daerah. Jadi dilihat dari uraian tersebut fungsi yang melekat adalah pelayanan.

- b. Prinsip Retribusi Atas Biaya

Pengelolaan retribusi ini diperuntukkan bagi jenis retribusi jasa usaha dan retribusi perijinan tertentu. Sasaran dari retribusi ini adalah

golongan swasta. Retribusi atas biaya dimaksudkan untuk memberi kontribusi pada PAD. Pemerintah menyediakan jasa layanan bagi masyarakat, namun biaya pembangunan sarana diserahkan sepenuhnya pada pengguna jasa dengan kata lain pemerintah tidak memberikan subsidi. Selanjutnya hasil pungutan tersebut dimasukkan dalam kas daerah sebagai bagian dari sektor-sektor penerimaan daerah. Dari uraian tersebut fungsi yang melekat adalah fungsi anggaran.

II.4 Azas Pungutan Retribusi Daerah

Dalam melaksanakan pemungutan retribusi daerah maka harus memenuhi asas atau norma-norma. Hal ini dimaksudkan agar pengguna jasa nantinya tidak keberatan dalam melakukan pembayaran atas jasa yang digunakannya.

Berikut asas pemungutan retribusi daerah.

- a Retribusi daerah tidak boleh merupakan rintangan keluar masuknya pengangkutan barang antar daerah.
- b Retribusi daerah tidak boleh diadakan pembedaan atau pemberian keistimewaan yang menguntungkan perseorangan, golongan, dan keagamaan.

Sedangkan menurut Ichsan (1997) azas pemungutan retribusi daerah adalah sebagai berikut :

a. Azas Keadilan

Retribusi harus memperhatikan tujuan hukum yaitu berlaku adil, baik dalam peraturan perundangan maupun dalam pungutan sehari-hari. Hal ini berarti pungutannya berlaku umum dengan tidak membedakan subjek, retribusi orang satu dengan yang lainnya dalam keadaan yang sama harus diperlakukan sama pula.

b. Azas Yuridis

Pungutan retribusi harus didasarkan peraturan hukum yang berarti :

- Pungutan harus memberi jaminan hokum baik kepada daerah, petugas pemungut maupun wajib bayar.
- Pungutan harus didasarkan peraturan yang berlaku umum yang ditetapkan UU.
- Pungutan harus berpangkal pada keadilan dimana kepentingan wajib bayar mendapatkan perhatian utama, bahwa hanya mereka yang menggunakan jasa dari pemerintah yang dikenakan pungutan.

c. Azas Ekonomis

Sesuai dengan fungsi mengatur, maka pungutan retribusi tidak boleh mengganggu keseimbangan dalam arus kelancaran jalannya perekonomian dan retribusi dapat sebagai alat untuk menentukan politik perekonomian. Dengan demikian azas ekonomis dalam retribusi daerah mempunyai arti yang meliputi :

- Pungutan retribusi harus diusahakan sedemikian rupa agar tidak sampai mengganggu jalannya produksi dan perdagangan.
- Bahwa pengenaan retribusi harus dilakukan pada saat yang terbaik bagi wajib retribusi, misalnya tepat pada saat terjadinya perbuatan/peristiwa keadaan yang menjadi dasar pengenaan retribusi agar retribusi tersebut mudah dibayar sesuai dengan besarnya beban yang dapat dijangkau oleh wajib retribusi pada umumnya.

d. Azas Finansial

- Sesuai dengan fungsi budgetairnya, maka untuk pungutan retribusi parkir harus diperhitungkan seefisien mungkin.
- Bahwa pengenaan retribusi harus dilakukan pada saat yang terbaik bagi wajib retribusi, misalnya tepat pada saat terjadinya perbuatan/peristiwa keadaan yang menjadi dasar pengenaan retribusi agar retribusi tersebut mudah dibayar sesuai dengan besarnya beban yang dapat dijangkau oleh wajib retribusi pada umumnya.

II.5 Macam-macam Retribusi Daerah

Macam-macam atau jenis retribusi daerah yang dapat dipungut oleh pemerintah Kabupaten/Kota menurut Kaho (2006:172-173) ada 22 jenis retribusi yang dapat ditarik yaitu :

1. Uang leges;
2. Bea jalan, jembatan, dan tol;
3. Bea parkir;
4. Bea penambangan;
5. Bea pemeriksaan dan pembantaian hewan;
6. Uang sewa tanah/ bangunan;
7. Uang sempedan dan ijin bangunan;
8. Uang

pemakaian tanah milik daerah; 9. Bea penguburan; 10. Retribusi pengerukan kakus; 11. Retribusi pelelangan ikan; 12. Izin perusahaan industri kecil; 13. Retribusi pengujian kendaraan bermotor; 14. Retribusi timbangan; 15. Retribusi stasiun bus dan taksi; 16. Retribusi balai pengobatan; 17. Retribusi reklame; 18. Retribusi pasar; 19. Retribusi sewa pesanggrahan; 20. Retribusi pengeluaran hasil pertanian; 21. Bea pemeriksaan susu dan lain-lain; 22. Retribusi tempat rekreasi.

Berbeda dengan hal diatas dalam UU No. 34 Tahun 2000 pasal 18 menyatakan bahwa retribusi dibagi atas tiga yaitu : retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha dan retribusi perijinan tertentu.

Retribusi jasa umum terdiri dari : 1. Retribusi pelayanan kesehatan; 2. Retribusi pelayanan kebersihan; 3. Retribusi penggantian biaya cetak Kartu Tanda Penduduk dan Akte Catatan Sipil; 4. Retribusi pemakaman dan penguburan mayat; 5. Retribusi pelayanan parkir ditepi jalan umum; 6. Retribusi pelayanan pasar; 7. Retribusi pengajuan kendaraan bermotor; 8. Retribusi pemeriksaan alat pemadam kebakaran; 9. Retribusi penggantian biaya cetak peta; 10. Retribusi pengujian kapal perikanan.

Retribusi jasa usaha terdiri dari : 1. Retribusi pemakaian kekayaan daerah; 2. Retribusi pasar grosir dan/ atau pertokoan; 3. Retribusi tempat pelelangan; 4. Retribusi terminal; 5. Retribusi tempat khusus parkir; 6. Retribusi tempat penginapan/ pesanggrahan villa; 7. Retribusi penyedotan kakus; 8. Retribusi tempat pemotongan hewan; 9. Retribusi pelayanan pelabuhan kapal; 10. Retribusi tempat rekreasi dan olahraga; 11. Retribusi penyebrangan diatas air; 12. Retribusi pengolahan limbah cair; 13. Retribusi penjualan produksi usaha daerah.

Dan yang terakhir adalah retribusi perijinan tertentu yang terdiri dari : 1. Retribusi Ijin Mendirikan Bangunan; 2. Retribusi ijin penjualan minuman beralkohol; 3. Retribusi ijin gangguan; 4. Retribusi ijin trayek.

Berdasarkan uraian diatas maka retribusi parkir termasuk dalam golongan retribusi jasa umum.

C. Retribusi Parkir

I. Pengertian Retribusi Parkir

Pengertian parkir menurut kamus besar Bahasa Indonesia yang dimaksud dengan parkir adalah menghentikan atau menaruh (kendaraan bermotor atau tidak bermotor) untuk beberapa saat ditempat yang sudah disediakan. Jadi pengertian retribusi parkir adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa parkir atau pelayanan tempat parkir yang disediakan oleh pemerintah daerah.

II. Subjek dan Objek Retribusi Parkir

Subjek retribusi parkir adalah setiap orang atau badan yang menggunakan atau memanfaatkan tempat parkir umum atau tempat parkir khusus. Sedangkan objek retribusi parkir adalah pelayanan penyediaan parkir umum dan tempat parkir khusus, meliputi : di tepi jalan umum yang diijinkan; halaman pertokoan; taman parkir; gedung parkir; tempat-tempat lain yang sejenis.

III. Jenis Tempat Parkir

Tempat parkir di Kota Malang sesuai dengan Peraturan Daerah No. 2 Tahun 2002 dibedakan atas tiga jenis yaitu : tempat parkir umum, tempat parkir khusus, dan tempat parkir isidentil. Tempat parkir umum adalah tempat yang berada di tepi jalan atau halaman pertokoan yang tidak bertentangan dengan

rambu-rambu lalu lintas dan tempat-tempat lain yang sejenis yang diperbolehkan untuk tempat parkir umum dan dipergunakan untuk menaruh kendaraan bermotor atau tidak bermotor yang bersifat sementara. Tempat parkir khusus adalah tempat tempat yang secara khusus disediakan, dimiliki dan dikelola oleh Pemerintah Daerah atau orang atau badan yang meliputi pelataran/lingkungan parkir, taman parkir dan atau gedung parkir dan sejenisnya. Dan tempat parkir isidentil adalah tempat-tempat parkir kendaraan yang diselenggarakan secara tidak tetap atau tidak permanen karena adanya suatu kepentingan atau kegiatan dan atau keramaian baik mempergunakan fasilitas umum atau fasilitas sendiri.

IV. Struktur dan Besar Tarif Parkir Kota Malang

Tarif retribusi digolongkan berdasarkan jenis tempat parkir yang disediakan dan jenis kendaraan bermotor. Untuk lebih jelas mengenai besarnya tarif parkir yang dibedakan atas jenis tempat parkir yang disediakan dan jenis kendaraan bermotor pada tabel 1 berikut.

Tabel 1

Struktur dan Besar Tarif Retribusi Parkir Kota Malang.

No.	Objek	Tarif Retribusi	Keterangan
1.	Parkir umum :		
	Truk, Bus, dan sejenisnya	Rp. 1500,00	Setiap kali parkir
	Mobil sedan, Jeep, Pick Up dan sejenisnya.	Rp. 600,00	Setiap kali parkir
	Sepeda motor	Rp. 400,00	Setiap kali parkir
2.	Parkir isidentil		
	Truk, Bus, dan sejenisnya	Rp. 2500,00	Setiap kali parkir
	Mobil sedan, Jeep, Pick up dan sejenisnya	Rp. 2000,00	Setiap kali parkir
	Sepeda motor	Rp. 1000,00	Setiap kali parkir
3.	Tempat parkir khusus milik Pemerintah Daerah :		
	Truk, Bus, dan sejenisnya	Rp. 2000,00	Setiap kali parkir
	Mobil sedan, Jeep, Pick up dan sejenisnya	Rp. 1000,00	Setiap kali parkir
	Sepeda motor	Rp. 500,00	Setiap kali parkir

Sumber : PERDA No. 2 Tahun 2002 pasal 6

Untuk jenis parkir umum diatas terjadi perubahan/penyesuaian melalui ketentuan PERDA Kota Malang No. 10 Tahun 2004 Tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Malang No.2 Tahun 2002 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir. Isi perubahan adalah sebagai berikut :

Pasal I

Ketentuan-ketentuan dalam Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2 Tahun 2002 tentang

Retribusi Pelayanan Parkir, diubah sebagai berikut :

A. Ketentuan Pasal 6 ayat (2) huruf a diubah, sehingga berbunyi sebagai berikut :

“Pasal 6

(2) Struktur dan besarnya tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pasal ini ditetapkan sebagai berikut :

a. Tarif Tempat Parkir Umum :

- 1) Truk, Bus dan sejenisnya sebesar Rp. 2.000,00 (dua ribu rupiah);
- 2) Mobil Sedan, Jeep, Pick Up dan sejenisnya sebesar Rp.1.000,00 (seribu rupiah);
- 3) Sepeda motor sebesar Rp. 500,00 (lima ratus rupiah).”

B. Ketentuan Pasal 9 ditambah 2 (dua) ayat yaitu ayat (3) dan (4), yang berbunyi sebagai berikut :

“Pasal 9

(3) Pemungutan Retribusi selain bersifat langsung dengan menggunakan media karcis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Pasal ini, juga dapat dilakukan dengan cara pemungutan pembayaran secara berlangganan;

(4) Pemungutan atau pembayaran retribusi secara berlangganan sebagaimana

dimaksud pada ayat (3) Pasal ini diatur lebih lanjut dengan Keputusan Kepala Daerah.

Pasal II

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang dapat mengetahuinya memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kota Malang.

D. Intensifikasi Retribusi Parkir

Dalam upaya meningkatkan pendapatan dari sektor retribusi daerah khususnya retribusi parkir, maka usaha yang dapat dilakukan adalah melalui dua pendekatan yaitu Intensifikasi dan Ekstensifikasi.

Intensifikasi berasal dari kata "*intensif*" yaitu "bersungguh-sungguh (giat dan secara mendalam) untuk memperoleh hasil yang diinginkan dalam waktu yang lebih singkat" (Tim Penyusun Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1996:239). Disamping itu, *intensif* adalah "perihal meningkatkan kegiatan yang lebih ketat". Jadi pengertian intensifikasi adalah suatu usaha memperbesar penerimaan dengan cara melakukan pungutan yang lebih giat, ketat, teliti dan memanfaatkan yang sudah ada agar dapat meningkatkan penerimaan atau pendapatan daerah. Dengan adanya usaha intensifikasi diharapkan dapat memperbesar PAD dari sektor retribusi daerah. Usaha untuk meningkatkan PAD termasuk didalamnya, Hirawan (dalam Tjipto Herijanto, 1987:211-212) menyatakan bahwa :

Kebijakan dan Intensifikasi dapat berupa peningkatan PAD dari sumber-sumber yang telah ada dan berjalan selama ini. Hal ini dapat dilakukan dengan jalan penyesuaian tarif pungutan, penyempurnaan sistem pungutan dan administrasinya, peningkatan personil, petugas peralatan, peningkatan pengawasan dan pemberian penerangan-penyuluhan kepada masyarakat, pelaksanaan sanksi yang wajar pelanggar perpajakan dan sebagainya.

Upaya yang dilakukan dalam pelaksanaan intensifikasi menyangkut kebijakan tentang penyempurnaan susunan organisasi, petugas yang mengelola pendapatan daerah, administrasi, penyediaan sarana kerja, penyuluhan serta pengawasan.

“Intensifikasi retribusi daerah dilakukan dengan menggiatkan penarikan retribusi pada objek-objek retribusi yang ada sebelumnya. Pemerintah daerah biasanya menambah personel dan melakukan penertiban administrasi pada pos-pos retribusi. Juru parkir di tepi jalan umum menjadi semakin banyak dikerahkan. Dan, kontrak kerja dengan pihak ketiga pengelola parkir ditinjau ulang untuk menekan kebocoran”. (JPIP dalam Jawa Pos Senin, 08 Mei 2006)

Dalam pelaksanaannya (intensifikasi) ada beberapa hal yang perlu diperhatikan, antara lain :

a. Faktor Manusia

Manusia sebagai subjek penggerak (faktor dinamis) dalam penyelenggaraan otonomi daerah karena sebagai kunci didalam setiap pencapaian tujuan, seperti yang dikemukakan dibawah ini :

Faktor manusia yang merupakan faktor perangsang kearah tercapainya tujuan organisasi, secara efisien dan ekonomis. Dalam hal demikian, manusia merupakan modal penting bagi organisasi, sebaliknya dapat pula terjadi bahwa manusia mejadi faktor penghalang kearah tercapainya tujuan yang telah ditentukan (Siagian 1995 : 127).

Jadi dalam hal ini pegawai Dinas Perhubungan Daerah Kota Malang sebagai penanggung jawab pengelola retribusi parkir memegang peranan utama. Sukses atau

tidak tercapainya target realisasi pendapatan daerah dari retribusi parkir tergantung dari kemampuan petugas, baik kuantitas maupun kualitas. Meskipun Dinas Perhubungan Daerah Kota Malang telah mempunyai struktur organisasi dan tata kerja maupun personel untuk mengisi struktur yang ada tersebut semua telah terisi, namun kalau ketrampilannya tidak dimiliki maka hasilnya tujuan organisasi sulit tercapai sehingga diperlukan pembenahan dalam pelaksanaannya.

b. Faktor Organisasi

Organisasi menurut sifatnya dibagi menjadi dua yaitu organisasi yang bersifat dinamis dan organisasi yang bersifat statis. Sehubungan dengan hal itu maka menurut Handayani (1984 : 42) menyatakan bahwa :

Organisasi yang bersifat statis, organisasi sebagai wadah (wahana) kegiatan pada orang-orang yang bekerjasama dalam usahanya dalam mencapai tujuan. Dalam wadah kegiatan itu, setiap orang harus jelas tugas, wewenang dan tanggung jawab, hubungan dan tata kerjanya.

Organisasi yang bersifat dinamis, dalam pengertian ini organisasi dilihat daripada sudut dinamikanya, aktivitas atau tindakan daripada hubungan yang terjadi dalam organisasi itu, baik yang bersifat formal maupun yang bersifat non formal.

Dalam ini organisasi yang dipakai adalah organisasi yang bersifat statis, yaitu sebagai sarana atau alat untuk mencapai tujuan karena dilihat strukturnya saja.

c. Faktor Sarana dan Prasarana

“Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan. Sedangkan prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses usaha, proyek pembangunan dan lain-lain” (Depdikbud, 1995 : 786 dan 880).

Dari pengertian tersebut diatas maka yang dimaksud dengan saran atau alat merupakan faktor yang sangat penting untuk mencapai tujuan yang digariskan. Sedangkan pengertian peralatan adalah “setiap benda/ atau alat yang digunakan untuk memperlancar dan mempermudah pekerjaan” (Kaho, 2006 : 208).

Tersedianya sarana dan prasarana yang memadai baik kondisi dan situasi ruang kerja, peralatan kerja maupun alat transportasi yang digunakan dalam melaksanakan tugas akan sangat mendukung tercapainya intensifikasi, sehingga melancarkan pelaksanaan tugas dan tercapainya usaha dalam meningkatkan penerimaan pendapatan daerah dari sektor retribusi parkir.

d. Faktor Administrasi

Menurut Wayong, (dalam Siagian, 1995 : 135) dalam bukunya Filsafat Administrasi menyatakan bahwa “dalam arti sempit kegiatan administrasi meliputi pekerjaan tata usaha yang bersifat segala sesuatu yang terjadi dalam suatu usaha (organisasi) untuk menjadi keterangan bagi pemimpin”.

Jadi penyempurnaan administrasi dalam upaya intensifikasi retribusi parkir untuk meningkatkan pendapatan daerah adalah sebagai berikut :

- Mencatat jumlah perkembangan objek pungutan sehingga akan memudahkan pengawasan.
- Mencatat dan meneliti kamungkinan tunggakan yang ada.
- Mencatat semua masalah-masalah yang ada, dalam pelaksanaan pungutan diharapkan dapat membuat keputusan/ melakukan tindakan yang tepat (Fauzi, 1995 : 27).

e. Faktor Pengawasan

Pengawasan menurut Handyaningrat (1984:143) adalah :

Merupakan proses dimana pemimpin ingin mengetahui apakah hasil pelaksanaan yang dilakukan oleh bawahan sesuai dengan rencana, perintah, tujuan atau kebijaksanaan yang telah ditentukan. Pengawasan harus berpedoman terhadap rencana (planning) yang telah diputuskan, perintah (order) terhadap pelaksanaan pekerjaan (performance), tujuan dan kebijaksanaan yang telah ditentukan sebelumnya.

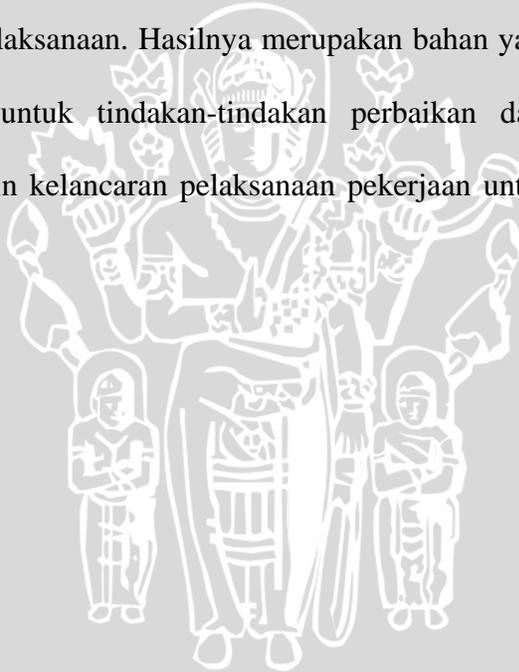
Pengertian pengawasan juga dikemukakan oleh Hidayat yang dikutip oleh Bohari (1995:4) mengatakan bahwa : “pengawasan adalah salah satu upaya agar apa yang telah ditentukan serta untuk mengetahui kelemahan-kelemahan, kesulitan dalam pelaksanaan tadi, sehingga berdasarkan pengamatan-pengamatan tersebut dapat diambil suatu tindakan untuk memperbaikinya dan tercapainya wujud semula ”.

Berdasarkan dua pendapat diatas, maka dapat disimpulkan bahwa pengawasan organisasi merupakan suatu kegiatan yang tidak dapat diabaikan dalam usaha mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Disamping itu kegiatan pengawasan merupakan tugas seorang pimpinan untuk mengawasi pekerjaan yang telah dilaksanakan oleh bawahannya agar pelaksanaan tugas itu sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.

Salah satu teknis pengawasan yang lazim digunakan adalah pemeriksaan, yaitu kegiatan untuk menilai apakah hasil pelaksanaan yang sebenarnya telah sesuai dengan yang seharusnya dan untuk mengidentifikasi penyimpangan atau hambatan yang ditemukan. Dengan demikian tujuan pengawasan adalah untuk mengawasi apa yang sebenarnya terjadi dan membandingkan dengan apa yang

seharusnya terjadi, dengan maksud secepatnya melaporkan penyimpangan/hambatan kepada pimpinan/penanggung jawab fungsi atau kegiatan yang bersangkutan agar dapat diambil fungsi kegiatan yang bersangkutan, kemudian diambil tindakan korektif yang perlu bukan untuk mencari kesalahan atau untuk mencari siapa yang salah.

Apabila dalam pelaksanaan tugas terdapat penyimpangan-penyimpangan atau kekeliruan maka dapat diambil langkah ke arah perbaikan, baik yang menyangkut perencanaan maupun pelaksanaan. Hasilnya merupakan bahan yang dapat digunakan sebagai umpan balik untuk tindakan-tindakan perbaikan dan penyempurnaan, sehingga dapat menjamin kelancaran pelaksanaan pekerjaan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam melakukan penelitian terhadap suatu fenomena yang terjadi di dalam masyarakat, dapat digunakan bermacam-macam metode tergantung dari sifat dan masalah yang sedang diteliti. Metode penelitian memiliki peranan penting dalam menentukan arah kegiatan untuk memudahkan peneliti mencapai tujuan. Menurut Poerwadinata (1984:649) mengemukakan metode penelitian adalah

Cara-cara yang telah diatur dan terpikir baik untuk mencapai sesuatu maksud sehubungan dengan penelitian, maka dapat diartikan yang dimaksud metode penelitian adalah suatu cara yang digunakan oleh peneliti dalam melaksanakan penelitian. Agar penelitian dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya secara ilmiah, maka diperlukan metode yang tepat. Ini akan mempengaruhi hasil penelitian yang akan diperoleh yaitu berupa data yang valid dan relevan serta sesuai dengan kenyataan yang ada.

Dengan memperhatikan tujuan penelitian yang dikaitkan dengan topik yang diteliti, maka metode penelitian yang paling sesuai untuk digunakan dalam melakukan penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif.

Bogdan dan Taylor mendefinisikan metode kualitatif sebagai “prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari

orang-orang dan perilaku yang dapat diamati” (dalam Moleong, 2004:4). Penelitian kualitatif dimaksudkan untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subyek penelitian misalnya, perilaku, persepsi, motivasi, tindakan secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah (Moleong, 2004:4).

Sedangkan penelitian deskriptif menurut Faisal (dalam Moleong 1992:20), adalah “suatu penelitian yang berupaya untuk mengungkapkan suatu masalah dan keadaan sebagaimana adanya sehingga hanya akan mengungkapkan fakta-fakta serta tidak menggunakan dan melakukan pengujian hipotesa”. Penelitian yang bersifat deskriptif bertujuan untuk menggambarkan secara tepat dan sistematis sifat-sifat suatu keadaan, gejala individu, atau kelompok tertentu untuk menentukan frekuensi atau penyebaran suatu gejala-gejala lain dalam masyarakat.

Sementara itu jenis penelitian studi kasus menurut Nazir (1988) adalah penelitian tentang subyek, penelitian yang berkenaan dengan suatu fenomena spesifik atau khas dan keseluruhan personalitas. Kasus dalam penelitian ini adalah Intensifikasi retribusi parkir dalam upaya peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Malang.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian adalah pusat perhatian yang bermaksud untuk membatasi suatu permasalahan yang diteliti agar tidak terjadi pembiasan dalam mempersepsikan dan mengkaji masalah yang diteliti. Seperti yang dikemukakan oleh Moleong

(2000:7) bahwa penelitian kualitatif menghendaki ditetapkan batasan dalam penelitian atas dasar fokus yang timbul sebagai masalah dalam penelitian, sehingga pembahasan tidak melebar tetapi lebih efektif dan efisien.

Adapun yang menjadi fokus penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Sistem dan Prosedur Retribusi Parkir Kota Malang.

- a) Sistem dan Prosedur Pungutan Retribusi Parkir Kota Malang
- b) Sistem dan Prosedur Setoran Retribusi Parkir Kota Malang
- c) Pelaksanaan Sistem dan Prosedur Pungutan Retribusi Parkir Kota Malang
- d) Pelaksanaan Sistem dan Prosedur Setoran Retribusi Parkir Kota Malang

2. Intensifikasi Pungutan Retribusi Parkir.

- a) Faktor Manusia : melalui peningkatan kualitas dan kuantitas pegawai.
- b) Faktor Organisasi : membenah struktur, koordinasi antara atasan dan bawahan.
- c) Faktor Sarana dan prasarana : penyediaan sarana dan prasarana yang lebih baik dan menunjang kinerja.
- d) Faktor Administrasi : membenah sistem pencatatan/ administrasi retribusi parkir.
- e) Faktor Pengawasan : pelaksanaan pengawasan, dan evaluasi terhadap pelaksanaan sistem dan prosedur pemungutan retribusi parkir.

3. Target, Realisasi, dan Kontribusi Retribusi Parkir

- a) Target dan realisasi retribusi parkir
- b) Kontribusi Retribusi Parkir terhadap Retribusi Daerah

c) Kontribusi retribusi parkir terhadap PAD

4. Faktor Pendukung dan Penghambat

- a) Faktor Pendukung
- b) Faktor Penghambat.

C. Lokasi dan Situs Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat dimana penelitian tersebut akan dilaksanakan untuk memperoleh data atau informasi yang diperlukan yang berkaitan dengan rumusan masalah penelitian. Sedangkan situs penelitian merupakan tempat dimana peneliti akan mengungkap keadaan sebenarnya dari obyek yang akan diteliti guna memperoleh data. Lokasi penelitian ini terletak di Kota Malang. Dasar pertimbangan Kota Malang sebagai lokasi penelitian adalah sebagai berikut :

1. Sebagai kota wisata, Kota Malang dapat menarik para wisatawan domestik maupun asing yang tentunya mereka juga membawa kendaraan pribadi sehingga dapat meningkatkan potensi pendapatan parkir.
2. Sebagai kota pendidikan, Kota Malang menjadi tujuan utama pelajar dari seluruh Indonesia. Hal ini menyebabkan meningkatnya volume kendaraan bermotor di Kota Malang karena banyaknya kendaraan dari luar daerah yang masuk Kota Malang.

Sedangkan situs penelitiannya adalah :

- Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang
- Ruang Seksi Parkir

- Ruang Bagian Umum
 - Kantor Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang
 - Beberapa tempat-tempat parkir pinggir jalan Kota Malang.
 - Jl. MT Haryono (Dinoyo)
 - Jl. Basuki Rahmat
 - Pasar Burung

D. Sumber dan Jenis Data

Sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan (data primer), selebihnya adalah data tambahan (data sekunder). Dalam hal ini peneliti menggali dari dua jenis data yaitu :

1. Data Primer

Adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan. Data ini diperoleh melalui wawancara dengan nara sumber. Adapun yang bertindak selaku nara sumber dalam penelitian ini adalah :

- a). Bapak Bambang, selaku Kepala Seksi Parkir Dinas Perhubungan Kota Malang.
- b). Ibu Dra. MJ. Sulistyowati, selaku Kepala Sub Bagian Umum Dinas Perhubungan Kota Malang.
- c). Ibu Dra. Titik. S, selaku Kepala Sub Bagian Umum Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang.
- d). Mas Yono, selaku juru parkir di Pasar Burung

- e). Helmi, selaku juru parkir di Jl. Basuki Rahmat.
- f). Mad, selaku juru parkir di Jl. Basuki Rahmat.
- g) Zaini, selaku juru parkir di Jl. MT. Haryono (Bandung Sport)
- h) Dullah, selaku juru parkir di Jl. MT. Haryono (The Red's)

2. Data Sekunder

Adalah dokumen-dokumen yang sah berkaitan dengan Intensifikasi retribusi parkir serta sumber-sumber lain yang dapat dijadikan sebagai sumber yang menunjang pelaksanaan kebijakan tersebut. Sumber data sekunder adalah buku – buku, pedoman, dokumen dll.

1. Dokumen-dokumen tersebut meliputi Perda Kota Malang No. 2 Tahun 2002, Perda Kota Malang No. 10 Tahun 2004, Keputusan Walikota Malang No. 343 Tahun 2004.
2. Arsip-arsip meliputi data-data kepegawaian Dinas Perhubungan Kota Malang, rayonisasi parkir, sejarah Dinas Perhubungan. Sedangkan dari Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang data rincian target dan realisasi PAD Kota Malang.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah cara atau metode yang dipakai oleh peneliti untuk mengumpulkan data. Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan penelitian lapangan (*field research*) yaitu dengan cara mendatangi secara langsung

lokasi penelitian dan mengamati kejadian serta keadaan sebenarnya. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah :

1. Wawancara

Adalah teknik pengumpulan data secara langsung dan tanya jawab dengan informan yang diharapkan akan memberikan data yang diinginkan.

Dalam penelitian ini wawancara dilakukan secara face to face serta menggunakan daftar pertanyaan yang disampaikan kepada nara sumber.

Adapun wawancara yang dilakukan penelitian ini antara lain dengan :

- a) Bapak Bambang, selaku Kepala Seksi Parkir Dinas Perhubungan Kota Malang.
- b). Ibu Dra. MJ. Sulistyowati, selaku Kepala Sub Bagian Umum Dinas Perhubungan Kota Malang.
- c). Ibu Dra. Titik. S, selaku Kepala Sub Bagian Umum Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang.
- d). Mas Yono, selaku juru parkir di Pasar Burung
- e). Helmi, selaku juru parkir di Jl. Basuki Rahmat.
- f). Mad, selaku juru parkir di Jl. Basuki Rahmat.
- i) Zaini, selaku juru parkir di Jl. MT. Haryono (Bandung Sport)
- j) Dullah, selaku juru parkir di Jl. MT. Haryono (The Red's)

2. Dokumentasi

Merupakan teknik pengumpulan data dengan mengambil data dari salinan salinan arsip, catatan resmi yang berkaitan dengan fokus penelitian. Dalam

penelitian ini data yang diperoleh melalui dokumentasi adalah data yang berkaitan langsung dengan fokus penelitian pelaksanaan dari Upaya Dishub dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir. Dokumen tersebut antara lain :

1. Dokumen-dokumen tersebut meliputi Perda Kota Malang No. 2 Tahun 2002, Perda Kota Malang No. 10 Tahun 2004, Keputusan Walikota Malang No. 343 Tahun 2004.
2. Arsip-arsip meliputi data-data kepegawaian Dinas Perhubungan Kota Malang, rayonisasi parkir, sejarah Dinas Perhubungan. Sedangkan dari Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang data rincian target dan realisasi PAD Kota Malang.
3. Observasi
Merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala atau fenomena yang akan diteliti. Dalam penelitian ini observasi dilakukan terhadap kondisi Dishub dalam upaya meningkatkan pendapatan retribusi parkir. Dalam hal ini peneliti telah melakukan observasi di beberapa lokasi parkir antara lain; di sepanjang Jl. MT. Haryono (Dinoyo), Pasar Burung, sepanjang Jl. Basuki Rahmat.

F. Instrumen Penelitian

Adalah alat-alat ataupun sarana-sarana yang dipakai untuk melakukan penelitian guna memperoleh data dan informasi yang diperlukan. Berdasarkan teknik pengumpulan data maka instrument penelitian yang digunakan antara lain:

1. Peneliti sendiri, dijadikan instrumen penelitian karena ia bertindak sebagai perencana, pelaksana, pengumpul data sekaligus menjadi pelapor hasil penelitian.
2. Pedoman wawancara (Interview Guide), digunakan oleh peneliti sebagai kerangka dasar dalam mengadakan wawancara dengan aktor yang terlibat sebagai sumber data dalam penelitian ini.
3. Alat-alat tulis, dan alat bantu perekam (*walkman*) untuk mencatat dan merekam hasil wawancara.

G. Analisis Data

Menurut Patton seperti yang dikutip oleh Moleong (2004:103) analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya kedalam suatu pola kategori dari suatu uraian dasar. Dalam buku yang sama Bogdan dan Taylor mendefinisikan analisis data sebagai proses yang merinci data secara formal untuk menemukan tema dan merumuskan hipotesis atau ide seperti yang disarankan oleh data dan sebagai usaha untuk memberikan bantuan pada tema dan hipotesis itu.

Data-data yang sudah terkumpul digunakan untuk memecahkan masalah yang diteliti. Dari data tersebut peneliti berusaha untuk menganalisis supaya bisa ditarik kesimpulan. Adapun analisis data dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif.

Menurut Miles dan Huberman (1992:16) langkah-langkah untuk memproses dan menganalisis data yakni dengan menggambarkan dan mendeskripsikan data yang diperoleh adalah sebagai berikut:

1. Reduksi Data adalah proses pemilihan, pemusatan, perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data yang muncul dari catatan tertulis di lapangan. Kegiatan ini dimulai sejak awal pengumpulan data sampai pada laporan akhir, merupakan bentuk analisis yang menajamkan, mengandakan, mengarahkan, dan membuang yang tidak perlu serta mengorganisasikan data sehingga kesimpulan akhirnya dapat ditarik dan diefisienkan.
2. Penyajian Data adalah sekumpulan informasi yang tersusun dan memberikan kemungkinan kesimpulan terhadap penelitian yang dilakukan.

Bentuknya dapat diikuti gambaran atau skema dan beberapa tabel yang dirancang untuk menyusun agar dapat dimengerti

3. Penarikan Kesimpulan atau Verifikasi adalah Membuat kesimpulan terhadap data yang diperoleh, sedangkan verifikasi merupakan tinjauan ulang pada catatan-catatan yang ada dilapangan. Data yang diperoleh sedemikian rupa kemudian dilakukan analisa atas data tersebut untuk memperoleh hasil yang sebenarnya.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penyajian Data

I. Gambaran Umum Kota Malang

Kota Malang adalah kota terbesar nomor dua di Jawa Timur. Selain itu kota Malang memiliki berbagai macam predikat diantaranya adalah kota pelajar, kota wisata, kota bunga, dan kota industri. Dengan memiliki berbagai macam potensi, menjadikan kota Malang sangat strategis bagi bermacam kegiatan. Berikut ini akan dipaparkan mengenai gambaran umum kota Malang yang meliputi keadaan geografi, administrasi dan demografi.

I.1 Keadaan Geografi

Kota Malang terletak antara 112,06-112,07° Bujur Timur dan 7,06°-8,02° Lintang Selatan. Dengan ketinggian antara 440-667 m di atas permukaan laut maka kota Malang memiliki hawa yang sejuk dan kering dengan kelembaban udara 72% serta suhu rata-rata 24,13°C, dengan curah hujan rata-rata setiap tahun adalah 14533mm. Adapun suhu terendah 14° C pada bulan Juli/Agustus dan suhu tertinggi pada bulan November yaitu berkisar 32,2° C. Selain itu kota Malang dikelilingi gunung-gunung antara lain:

- Sebelah utara : gunung arjuno
- Sebelah timur : gunung tengger
- Sebelah barat : gunung kawi
- Sebelah selatan : gunung kelud

I.2 Keadaan Administratif

Ditinjau dari segi administratif maka kota Malang memiliki batas-batas wilayah administrasi :

- Sebelah utara : kecamatan singosari dan karangploso
- Sebelah selatan : kecamatan tajinan dan pakisaji
- Sebelah timur : kecamatan pakis dan tumpang
- Sebelah barat : kecamatan wagir dan Dau

Sedangkan pembagian wilayah administratif dibagi menjadi 5 wilayah kecamatan yaitu :

1. kecamatan klojen : 11 kelurahan
2. kecamatan blimbing : 11 kelurahan
3. kecamatan kedung kandang : 12 kelurahan
4. kecamatan sukun : 11 kelurahan
5. kecamatan lowokwaru : 12 kelurahan

I.3 Keadaan Demografi

Luas wilayah Kota Malang adalah 110,06 Km² terbagi atas 5 Kecamatan, 57 Kelurahan, 3564 RT dan 492 RW. Jumlah penduduk Kota Malang 743.508 jiwa dan setiap tahunnya mengalami kenaikan yang cukup signifikan, yaitu 3,29% pertahun dengan angka kelahiran sebesar 8.185 dan angka kematian 3.538, Angka imigrasi keluar diperkirakan sebesar 0,24% pertahun dan migrasi kedalam sebesar 0,25% pertahun. Jumlah penduduk di Kota Malang tahun 2002 adalah. Dari jumlah tersebut, 67.781 berusia 7-12 tahun (9,12%), 37.861 berusia 13-15 tahun (5,09%), 49.898 berusia 16-18 tahun (6,71%). Menurut catatan terakhir pada tahun 2002 kepadatan penduduk adalah 6800 jiwa per Km².

I.4 Keadaan Lalu lintas Kota Malang

Sebagai salah satu kota besar di Jawa Timur, keadaan lalu lintas Kota Malang bisa dikatakan sangat padat. Kepadatan lalu lintas tersebut didukung oleh banyaknya jumlah kendaraan yang berada di wilayah hukum Kota Malang, sebagaimana tercatat oleh Dinas Pendapatan Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan (UPTD) Kota Malang. sampai dengan akhir tahun 2004, jumlah kendaraan pribadi yang beredar adalah sebagai berikut :

- | | |
|---------------------------------|----------------|
| a. Sepeda Motor Pribadi | : 165.037 unit |
| b. Sedan dan sejenisnya Pribadi | : 14.435 unit |
| c. Jeep dan sejenisnya Pribadi | : 6.439 unit |
| d. ST WG dan sejenisnya Pribadi | : 25.561 unit |

- e. Bus dan sejenisnya Pribadi : 146 unit
- f. Truk dan sejenisnya Pribadi : 12.901 unit

Selain dari jenis-jenis kendaraan tersebut, di Kota Malang juga masih terdapat keberadaan becak. Berdasarkan pendataan yang telah dilakukan oleh Pemkot Malang maupun Polresta Malang, dapat diketahui bahwa jumlah becak yang ada di wilayah Kota Malang sampai dengan akhir tahun 2004 adalah sekitar 6.500 becak. Namun diperkirakan berdasarkan kenyataan yang ada di lapangan, jumlah yang beroperasi bisa mencapai 7.000 becak.

Melihat banyaknya jumlah kendaraan yang ada di Kota Malang, belum lagi jumlah kendaraan yang berasal dari luar wilayah hukum polres malang yang tidak teridentifikasi jumlahnya menyebabkan bertambahnya kebutuhan lapangan parkir yang tersedia di Kota Malang. Oleh karena itulah, berdasarkan keputusan Wali Kota Malang No. 343 tahun 2004 tentang Uraian Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Malang, memberikan tanggung jawab dalam mengelola retribusi parkir kepada Dinas Perhubungan Kota Malang.

II. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang

Dinas Perhubungan merupakan komponen utama dalam pengelolaan retribusi parkir. Dinas Perhubungan merupakan penggabungan dua Dinas yaitu Dinas Terminal dan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR). Dinas Perhubungan Kota Malang mempunyai 181 orang pegawai tetap dan 201 orang

pegawai tidak tetap yang tersebar di berbagai subdinas yang dimiliki Dinas Perhubungan Kota Malang.

Dinas Perhubungan mempunyai Visi yaitu terwujudnya pelayanan jasa perhubungan yang tertib, teratur, bersih, aman dan nyaman. Pelayanan jasa perhubungan, artinya layanan di sektor perhubungan (transportasi) khususnya perhubungan darat seperti angkutan umum, angkutan orang dan angkutan barang, serta pos dan telekomunikasi. Sedangkan tertib dan teratur, artinya pelaksanaan dan pelayanan di bidang jasa perhubungan sesuai dengan tatanan dan ketentuan yang berlaku sehingga memperlancar arus transportasi. Sedangkan yang dimaksud bersih, aman dan nyaman adalah Dinas Perhubungan diharapkan mampu menyediakan sarana prasarana pelayanan jasa perhubungan memenuhi standart kenyamanan dan kebersihan sehingga memuaskan bagi pengguna jasa perhubungan.

Agar Visi tersebut di atas dapat dilaksanakan dengan baik, maka Dinas Perhubungan Kota Malang menetapkan Misi Organisasi sebagai berikut :

1. Peningkatan sarana dan prasarana Jasa Perhubungan;
2. Peningkatan Kinerja Aparatur sehingga cepat tanggap terhadap kebutuhan masyarakat akan pelayanan Jasa Perhubungan;
3. Terciptanya koordinasi yang harmonis dengan Instansi terkait;
4. Mendorong terciptanya peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Untuk mewujudkan Misi yang telah ditentukan dan memperhatikan faktor-faktor penentu keberhasilan, maka disusun tujuan sebagai berikut :

1. Meningkatkan pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa Perhubungan yang bersih dan nyaman;
2. Meningkatkan kesadaran masyarakat pemakai jasa perhubungan;
3. Meningkatkan keamanan dan ketertiban;
4. Meningkatkan pengawasan dan pengendalian intern dalam upaya pencapaian target Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Berdasarkan tujuan yang telah dirumuskan tersebut, selanjutnya ditetapkan sasaran yang akan dicapai adalah sebagai berikut :

1. Pembangunan sarana dan prasarana perhubungan;
2. Peningkatan kualitas sumber daya manusia;
3. Peningkatan operasional dan pengamanan;
4. Pencapaian target Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Sebagai upaya pelayanan prima kepada masyarakat di sektor transportasi/perhubungan dan telekomunikasi, Dinas Perhubungan Kota Malang mengacu kepada kebijakan pemerintah pusat, mengingat sifat pelayanan yang tidak dapat dibagi/dibatasi berdasarkan wilayah administratif daerah meskipun otonomi daerah sudah berjalan.

Adapun kebijakan pemerintah pusat yang menjadi acuan adalah menciptakan sistem transportasi di perkotaan yang dapat menunjang pertumbuhan ekonomi dan terpenuhinya kebutuhan sosial, perniagaan dan aktivitas sosial masyarakat. Penetapan kebijakan tersebut di atas didasarkan pada Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta peraturan pelaksanaannya, Garis-Garis Besar Haluan Negara (GBHN) dan Sistem Transportasi Nasional (Sistranas).

Sedangkan kebijakan teknis di sektor transportasi perhubungan dan telekomunikasi yang melatarbelakangi pelayanan kepada masyarakat antara lain :

1. Melaksanakan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) UPTD Terminal dan pengembangan fasilitas lalu lintas jalan
2. Peningkatan kinerja aparatur.
3. Peningkatan koordinasi dengan instansi terkait.
4. Peningkatan efektivitas dan efisiensi pencapaian retribusi terminal.

(www.malang. Go. Id)

II.1 Kedudukan, Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang

Kedudukan, Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang diatur dalam Keputusan Walikota Malang No.343 tahun 2004 Tentang Uraian Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Malang. Dinas Perhubungan adalah unsur pelaksana Pemerintah Daerah di bidang perhubungan. Dalam pelaksanaan tugas Dinas Perhubungan dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Daerah melalui Sekretaris Daerah. Tugas pokok Dinas Perhubungan adalah melaksanakan kewenangan Daerah di bidang perhubungan sesuai dengan kebijakan Kepala Daerah. Dalam pasal 3 butir 2, Keputusan Walikota Malang No.343 tahun 2004 menyebutkan fungsi Dinas Perhubungan antara lain :

- a. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
- b. Penyusunan dan pelaksanaan rencana strategis dan rencana kerja tahunan di bidang perhubungan;
- c. Pelaksanaan pengembangan lalu lintas yang meliputi pengembangan manajemen dan rekayasa lalulintas serta peningkatan sarana lalulintas;
- d. Pelaksanaan keamanan dan ketertiban serta pengelolaan parkir;
- e. Pelaksanaan dan pengelolaan angkutan yang meliputi angkutan orang, barang, hewan serta angkutan khusus;
- f. Pelaksanaan dan pengelolaan kegiatan di bidang pos dan telekomunikasi;
- g. Pengaturan, pelaksanaan dan pengawasan rambu-rambu jalan dan penentuan lokasi pemasangan perlengkapan jalan;
- h. Pelaksanaan dan pengawasan laik jalan;
- i. Pelaksanaan pendaftaran dan pengujian kendaraan bermotor;
- j. Pelaksanaan pengelolaan dan pengawasan terminal;
- k. Penunjukan lokasi terminal dalam kota , pengelolaan dan penertiban halte (tempat pemberhentian kendaraan umum), pengelolaan pemeliharaan fisik serta menjaga ketertibannya;
- l. Penyelenggaraan dan pengawasan pengangkutan bahan atau barang lintas darat;
- m. Penetapan jaringan transportasi darat;
- n. Penyelenggaraan penempatan dan pemeliharaan rambu-rambu dan tanda-tanda lalu lintas;

- o. Pemberian pertimbangan teknis perijinan dan pengawasan pengangkutan usaha di bidang perhubungan yang meliputi jasa angkutan, pos dan telekomunikasi;
- p. Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di bidang perhubungan;
- q. Pemberdayaan dan peningkatan kinerja Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD)
- r. Pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan, dan perpustakaan serta kearsipan;
- s. Evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi;
- t. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Dalam menjalankan tugas dan fungsinya, Dinas Perhubungan Kota Malang membagi tugas dan tanggungjawab pelaksanaan kerja ke dalam beberapa bidang diantaranya adalah Bidang Keamanan, Ketertiban dan Perparkiran mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan keamanan dan ketertiban di jalan serta perpajakan. Untuk melaksanakan tugas tersebut, Bidang Keamanan, Ketertiban dan Perparkiran mempunyai fungsi, diantaranya :

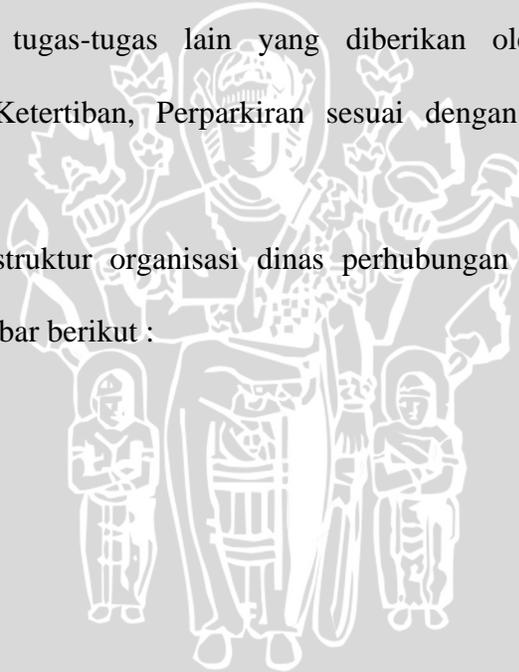
- a. Penyusunan rencana teknis pengelolaan keamanan dan ketertiban di jalan serta perparkiran;
- b. Pengelolaan keamanan dan ketertiban kendaraan bermotor di jalan;
- c. Pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan;

- d. Pelaksanaan analisa terhadap kecelakaan lalu lintas dan daerah rawan kecelakaan serta kemacetan lalu lintas;
- e. Pelaksanaan analisa dampak lalu lintas di jalan;
- f. Pelaksanaan pencegahan dan penanggulangan kecelakaan lalu lintas di jalan;
- g. Pelaksanaan dan pengendalian ketertiban arus lalu lintas, pemeriksaan kendaraan bermotor, dan menindak bagi pelanggarnya;
- h. Pemrosesan pertimbangan teknis perijinan pendirian pendidikan dan latihan Mengemudi dan ijin pengandangan kendaraan bermotor;
- i. Pelaksanaan penentuan lokasi dan fasilitas parkir untuk umum;
- j. Pengendalian pengelolaan dan pemungutan retribusi parkir untuk umum;
- k. Pemrosesan perijinan pengelolaan parkir;
- l. Pengendalian dan pembinaan terhadap pengelola parkir swasta;
- m. Peraturan rancang bangun fasilitas parkir;
- n. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi;
- o. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya.

Sedangkan dalam menjalankan fungsi di atas, Bidang Keamanan, Ketertiban dan Perparkiran dibantu oleh beberapa seksi diantaranya adalah Seksi Perparkiran yang mempunyai tugas melakukan pengelolaan perparkiran. Seksi Perparkiran memiliki fungsi seperti yang diatur dalam Pasal 17 point 2 Keputusan Walikota No.343 tahun 2004, adalah :

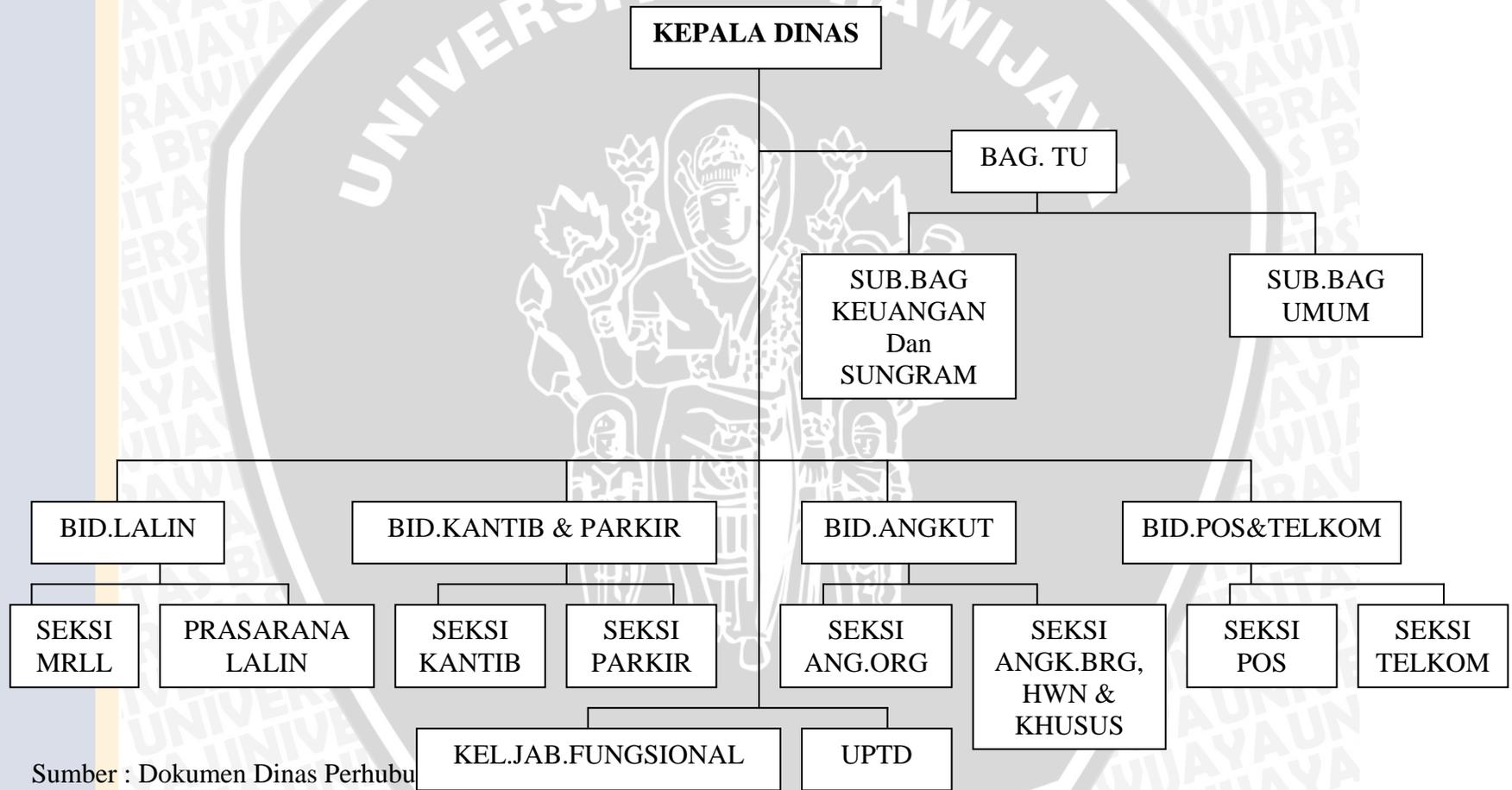
- a. Penyiapan penentuan lokasi fasilitas parkir untuk umum;
- b. Pengelolaan fasilitas parkir untuk umum;
- c. Penyiapan pemrosesan perijinan pengelolaan parkir, dan ijin pengandangan kendaraan bermotor;
- d. Pembinaan terhadap pengelola parkir swasta;
- e. Penyiapan pengaturan rancang bangun fasilitas parkir;
- f. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi;
- g. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Keamanan, Ketertiban, Perparkiran sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya.

Untuk lebih jelasnya, struktur organisasi dinas perhubungan Kota Malang akan digambarkan dalam gambar berikut :



Gambar : 1

Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang



Sumber : Dokumen Dinas Perhubu

II.2. Sejarah Pungutan Retribusi Parkir Kota Malang

Parkir pada awalnya dikelola oleh PT. Duta Kita selama 17 bulan (antara bulan April 1984 sampai dengan Agustus 1985), akan tetapi pengelolaannya tidak mencapai target yang telah ditetapkan. Selain itu juga muncul masalah kurangnya ketertiban dan tidak ada marka lokasi parkir di jalan. Akhirnya karena dipandang tidak dapat melanjutkan kontrak, maka pada bulan Agustus 1985 pengelolaan perparkiran beserta personilnya sebanyak 23 orang diserahkan pada Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Perpajakan Dinas Pendapatan Kota Malang. Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang ini dibentuk pada bulan Mei 1985, yang pada awalnya hanya bertugas sebagai pemantau/pengawas pihak pengelola. Selama kurun waktu 4 tahun parkir dikelola oleh Unit pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Parkir Dispenda Kota Malang selalu dapat mencapai target bahkan melampaui target yang telah ditetapkan.

Selanjutnya perparkiran dikelola oleh pihak ketiga (antara bulan April 1989 sampai dengan 1999) yaitu PT. Ujung Galuh, dan dilanjutkan PT. Perdana atau PEPABRI. Pengelolaan oleh pihak ketiga inipun tidak mencapai hasil yang maksimal. Sehingga pada tanggal 1 Juni 1999 pengelolaan diserahkan kembali pada Pemerintah Kota melalui DLLAJR. Pengelolaan parkir oleh DLLAJR inipun belum dapat mencapai target yang ditetapkan. Selanjutnya pengelolaan parkir dipegang oleh Primer Koperasi Angkatan Laut (PRIMKOPAL) yang mengelola parkir selama satu tahun (antara 2000-2001). Pengelolaan parkir oleh PRIMKOPAL ini meliputi pajak parkir dan retribusi parkir yang dijadikan satu dalam hal pungutannya yaitu yang

tergabung dalam retribusi di tepi jalan umum. Selama satu tahun pengelolaan parkir oleh PRIMKOPAL hasilnya sama dengan sebelum-sebelumnya tidak mencapai target, realisasi 60,32% dari target yang ditetapkan. Karena PRIMKOPAL dianggap gagal, maka pengelolaan parkir diserahkan pada Dinas Perhubungan Kota Malang mulai tanggal 31 Desember 2001 (sumber Dokumen sejarah pengelolaan parkir Kota Malang).

Kemudian berdasar Surat Keputusan Walikota No. 13 Tahun 2001 tentang Uraian Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Organisasi. Pungutan parkir ditangani oleh Sub Dinas Lalu lintas Seksi Parkir. Karena dirasa kurang maksimal sejak tahun 2004 melalui SK Walikota Malang No. 343 tahun 2004 tentang Tupoksi Dinas Perhubungan Kota Malang, posisi struktural seksi parkir dipindah dibawah tanggung jawab Sub Dinas Bidang Kamtib dan Parkir.

III. Data Fokus Penelitian

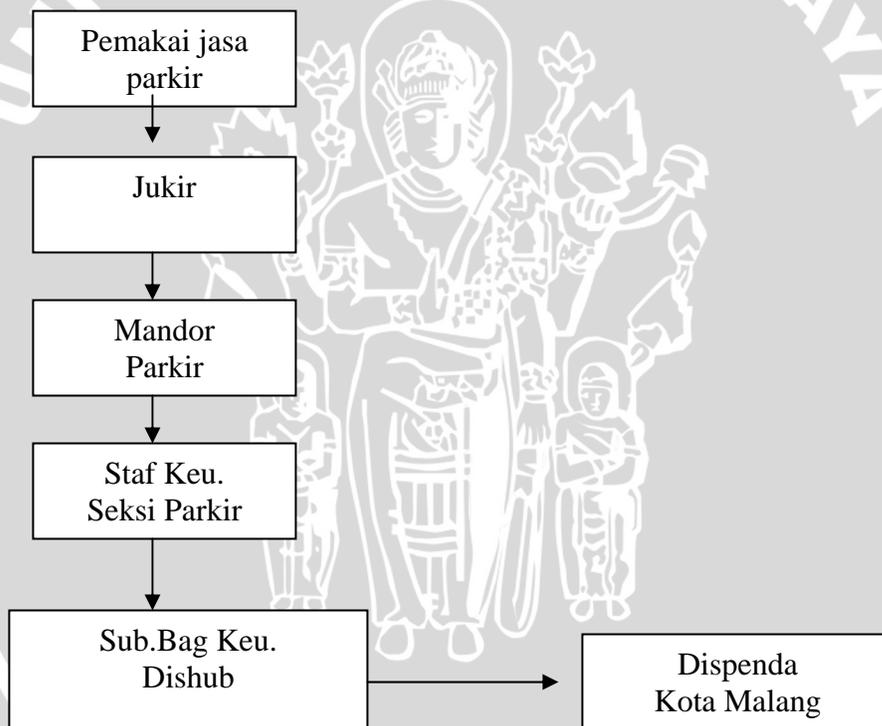
III.1. Sistem dan Prosedur Retribusi Parkir

Proses/mekanisme pungutan retribusi parkir telah diadakan oleh Seksi Parkir Dinas Perhubungan Kota Malang, yang meliputi pendataan jukir hingga proses alur pungutan retribusi parkir. Secara mekanisme pelaksanaan pendataan jukir dilaksanakan secara berkala yaitu setiap tahun dengan mengundang para jukir untuk memperbaharui kartu ijin parkir bagi jukir di lokasi lama, sedangkan bagi jukir di lokasi baru harus mendaftarkan diri terlebih dahulu untuk mendapatkan ijin parkir.

Untuk mekanisme perijinan telah diatur di dalam Sistem dan Prosedur Retribusi Parkir yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang.

Berikut ini alur proses pungutan retribusi parkir;

Gambar 2
Mekanisme alur pungutan retribusi parkir



Pemakai jasa parkir dalam hal ini pengguna kendaraan bermotor yang memanfaatkan lahan parkir harus membayar uang retribusi sebesar yang tertera di karcis parkir sebagai pengganti jasa parkir kepada jukir. Jukir secara berkala (harian/mingguan/bulanan) menyetorkan uang hasil pendapatan dari retribusi parkir

tersebut sebesar 60% dari pendapatannya kepada mandor parkir. Setelah itu mandor parkir berkewajiban menyerahkan hasil setoran tersebut kepada Staf Keuangan Seksi Parkir. Staf Keuangan Seksi Parkir bertugas mengumpulkan, merekapitulasi, menghitung serta membuat laporan hasil pungutan retribusi parkir tersebut yang akan diserahkan dan dilaporkan kepada Bagian Keuangan Dinas Perhubungan Kota Malang. Kemudian keseluruhan hasil pendapatan retribusi parkir diserahkan kepada Dinas Pendapatan Daerah Kota Malang. Untuk lebih jelasnya sistem dan prosedur retribusi parkir akan dijelaskan secara lebih rinci pada sub bab berikut.

III.1.1 Sistem dan Prosedur Pungutan Retribusi Parkir

Proses mekanisme pungutan retribusi parkir diawali dari proses pendataan dan pendaftaran juru parkir, hak dan kewajiban juru parkir, dan kemudian dilanjutkan mekanisme pungutan sampai mekanisme setor ke Dinas Perhubungan. Juru parkir atau petugas parkir yang kemudian disebut jukir adalah petugas yang diberi tugas mengatur penempatan kendaraan yang diparkir (Perda No.2 tahun 2002 pasal 1 ayat 11). Untuk pendataan dan pendaftaran bagi jukir baru, calon jukir mendatangi langsung ke Dinas Perhubungan Kota Malang. Sedangkan bagi jukir lama yang telah terdaftar oleh pengelola sebelumnya, maka diharuskan menyertakan surat keterangan dari pengelola sebelumnya. Setiap jukir yang telah terdaftar diberi surat penunjukan jukir.

Adapun syarat untuk mendapatkan surat penunjukan jukir secara lengkap adalah sebagai berikut :

1. Untuk lokasi lama jukir harus menyertakan :

- a. Surat penunjukan yang lama (dari DLLAJR/ PEPABRI/ PRIMKOPAL/ Dinas Perhubungan) yang telah habis masa kontraknya.
- b. Fotokcopy Kartu Tanda Penduduk (KTP) / Kartu Keluarga (KK) yang masih berlaku sebanyak 2 lembar.
- c. Foto hitam putih 3x3 sebanyak 3 lembar.

2. Untuk lokasi baru jukir harus menyertakan

- a. Surat persetujuan/rekomendasi dari pemilik lahan yang ditanda tangani dan bermaterai.
- b. Mengetahui RT, RW, Kelurahan, Kecamatan dan Kapolsek dimana lahan itu berada.
- c. Fotocopy Kartu Tanda Penduduk (KTP) / Kartu Keluarga yang masih berlaku sebanyak 2 lembar.
- d. Foto hitam putih 3x3 sebanyak 3 lembar.
- e. Dan kalau atas nama karang taruna, disertai dengan susunan pengurus karang taruna yang disahkan RT, RW dan Kelurahan setempat dengan disertai data-data poin c dan d bagi anggota yang ditunjuk sebagai jukir.

Adapun aturan dan tata tertib juru parkir (pengelola) sebagai berikut :

1. Memakai seragam parkir, bersepatu dan atribut sebagai kelengkapan.
2. Membawa peluit
3. Mengatur kendaraan yang akan parkir dengan tertib
4. Memberikan karcis parkir kepada setiap kendaraan yang parkir

5. Menjaga dan mengamankan kendaraan yang parkir
6. Mengatur kendaraan yang keluar dari lokasi parkir dengan tertib
7. Mencocokkan potongan karcis parkir
8. Merobek karcis parkir yang telah dipergunakan
9. Menjaga kelancaran lalu lintas
10. Memungut dan menyetorkan retribusi parkir ke Dinas Perhubungan Kota Malang.

Disamping itu juru parkir juga mempunyai hak antara lain :

1. Mendapatkan 40 % dari hasil retribusi parkir.
2. Mendapatkan seragam parkir dan atribut lainnya.
3. Mendapatkan kartu resmi anggota juru parkir dari pemerintah kota malang.
4. Mendapatkan pelayanan kesehatan sesuai ketentuan.
5. Menerima hak-hak lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Sedangkan larangan bagi juru parkir antara lain :

1. Minum-minuman keras di tempat parkir.
2. Menggunakan karcis palsu/tidak resmi/yang sudah terpakai.
3. Meminta retribusi parkir melebihi ketentuan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah Kota Malang.
4. Mempekerjakan orang lain yang bukan anggota jukir yang sudah ditetapkan.
5. Parkir diluar area yang sudah ditetapkan.

6. Tidak memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir.

Kemudian untuk mengurangi penyimpangan juga diberlakukan sanksi bagi juru parkir, antara lain :

1. Mendapatkan peringatan secara lisan.
2. Mendapatkan peringatan secara tertulis I, bila tidak mengindahkan peringatan secara lisan.
3. Mendapatkan peringatan secara tertulis II, bila tidak mengindahkan peringatan secara tertulis I.
4. Di skors dalam waktu yang ditentukan, bila tidak mengindahkan peringatan secara tertulis II.
5. Diberhentikan sebagai juru parkir.

(hasil wawancara dengan Bapak Bambang Kasi Parkir, tanggal 29 Juni pukul 10.00 diruang kerja)

Pungutan retribusi parkir di wilayah kota Malang didasarkan pada Perda No. 2 tahun 2002 tentang Retribusi Pelayanan Parkir dan Perda No. 10 2004 tentang revisi/perubahan atas Perda No. 2 tahun 2002. Besar pungutan didasarkan atas jenis tempat parkir dan jenis kendaraan yang diparkir. Adapun besar tarif parkir dapat dilihat pada tabel 1 beserta perubahannya pada Bab II hal 23-25.

Masyarakat pengguna jasa parkir membayar tarif retribusi parkir sesuai dengan ketentuan. Mereka membayar pada jukir yang ada di wilayah tersebut dengan diberikan bukti berupa karcis parkir. Dalam karcis parkir bertuliskan tarif parkir sesuai tempat dan jenis kendaraan. Karcis parkir ini diperoleh jukir dari Dinas

Perhubungan sesuai dengan target yang telah ditentukan sebelumnya. Adapun contoh dari karcis parkir dapat dilihat pada gambar 2 berikut ini;

Gambar 3

Contoh karcis retribusi tempat parkir umum untuk sepeda motor



Sumber : Dokumen karcis retribusi parkir Dishub Kota Malang

Dari hasil wawancara dengan Bpk. Bambang selaku Kepala seksi parkir dinas perhubungan kota malang (tanggal 29 Juni 2006 pukul 10.00 di ruang kerja), dalam pelaksanaannya kebijakan parkir tersebut dikelola langsung oleh seksi perparkiran yang berjumlah 6 orang di bidang administrasi, 10 orang di bidang pemungutan dan pengawasan retribusi parkir dan jumlah juru parkir yang saat ini terdata dalam Dinas perhubungan sebanyak 1000 orang.

Selanjutnya Dinas Perhubungan memungut uang retribusi parkir dari para jukir melalui petugas atau kordinator wilayah atau mandor parkir. Mandor parkir melakukan pungutan terhadap jukir atas wilayah kerja yang telah ditentukan. Wilayah kerja ini selanjutnya disebut dengan rayon. Pembagian rayon tidak didasarkan atas pembagian wilayah administratif seperti Kelurahan ataupun Kecamatan. Akan tetapi

atas beberapa jalan dan melewati batas-batas wilayah administratif. Sebagaimana diungkapkan oleh Bapak Bambang P selaku Kasi Parkir Dinas Perhubungan.

“Pembagian rayon tidak didasarkan atas wilayah Kelurahan atau Kecamatan, akan tetapi terbagi dari beberapa jalan yang cenderung melewati batas-batas administratif tersebut”. (hasil wawancara tanggal 29 Juni 2006 jam 10.00 WIB di ruang kerja)

Dinas Perhubungan Kota Malang membagi wilayah parkir Kota Malang menjadi lima (5) rayon harian, disamping itu ada yang mingguan, bulanan, dan isidentil. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2 berikut ini

Tabel 2:
Rayonisasi Retribusi Parkir Kota Malang

No.	Rayon	Lokasi	Keterangan
1	2	3	4
1.	I	Jl. Zainul Arifin Jl. SW. Pranoto Jl. Sultan Syahrir Jl. Pecinan Barat Jl. Pecinan Timur Jl. KH. Ahmad Dahlan Jl. Wiro Margo Jl. Kyai Tamin Jl. Agus Salim	Sebagai petugas pemungut sekaligus pengawas, waktu siang Roni, dan malam Nur Sadri

1	2	3	4
2.	II	Jl. Kauman Jl. H. Ashari Jl. A. Margono Jl. Tanjung Jl. Rajekwesi Jl. Kawi atas Jl. Kawi bawah Jl. AR. HAKim Jl. A. Irma suryani Jl. Semeru Jl. Piere tendean Jl. Yulius Usman Jl. Arjuno Jl. Kelud Jl. Raya langsep Jl. Pulosari	Sebagai petugas pemungut sekaligus pengawas, yuda
3.	III	Jl. Juanda Jl. Gatot Subroto Jl. Zaenal Zakse Jl. Laks. Martadinata Jl. Sartono SH Jl. Prof. Yamin Jl. Nusakambangan	sebagai petugas pemungut sekaligus pengawas, Imam



1	2	3	4
		Jl. S. Supriyadi Jl. WR. Supratman	
4	IV	Jl. LA. Sucipto Jl. A. Yani Jl. Letjen S. Parman Jl. Letjen Sutoyo Jl. JA. Suprpto Jl. Sarangan Jl. Dr. Cipto Jl. Cokroaminoto Jl. Trunojoyo Jl. Pattimura Jl. Majapahit Jl. Suropati Jl. P. Sudarmo	Sebagai petugas pemungut sekaligus pengawas, Misri
5.	V	Jl. MT. Haryono Jl. BS. Riyadi, Jl. Guntur Jl. Gede Jl. Basuki rahmad	Sebagai petugas pemungut sekaligus pengawas, Supriadi
6	Mingguan	Pasar pagi	Sebagai petugas



1	2	3	4
7.	Bulanan	Jl. Koprak Usman Jl. Irian jaya Jl. Halmahera Jl. Borobudur Dan tempat lain	pemungut sekaligus pengawas, Sutrisna
8.	Insidentil	Lokasi parkir kegiatan-kegiatan insidentil (konser musik, pameran, sepak bola, dll)	Sebagai petugas pemungut sekaligus pengawas, ditunjuk dari dinas perhubungan kota malang dibantu dengan Sie Kamtib

Sumber : Dokumen Rayonisasi Retribusi Parkir Dishub Kota Malang

Tabel diatas memang tidak menyebutkan keseluruhan jalan yang berada di wilayah Kota Malang. Tetapi untuk beberapa jalan yang tidak disebutkan pada tabel diatas maka akan ikut rayon terdekat.

III.1.2 Sistem dan Prosedur Penyetoran Retribusi Parkir

Sistem setoran retribusi sesuai dengan Perda No.2 tahun 2002 pasal 7 bahwa penentuan besarnya jumlah setoran retribusi pada setiap lokasi atau petak parkir didasarkan kepada sistem target dengan memperhatikan potensi lokasi atau petak parkir yang bersangkutan. Memperhatikan disini dalam arti bahwa besar target didasarkan atas kesepakatan antara jukir dengan Dinas Perhubungan sesuai potensi dan situasi kondisi lokasi. Prosedur penyetoran dimulai dari jukir yang melakukan pungutan dilapangan. kemudian disetorkan kepada mandor parkir yang bertugas sesuai wilayah kerjanya. Mandor parkir memungut sebesar 60% dari target yang telah dibebankan terhadap jukir. Jukir menyetor pendapatannya secara berkala kepada mandor parkir, kemudian mandor parkir memberikan bukti kepada jukir berupa kwitansi. Selanjutnya mandor parkir menyetor pendapatan beserta Surat Tanda Setoran Sementara (STSS) tersebut kepada staf keuangan Seksi Parkir untuk dihitung dan direkapitulasi. Waktu setoran terbagi menjadi tiga yaitu :

1. Setoran harian : penyetoran dilakukan oleh jukir setiap 24 jam sekali pada mandor parkir dan apabila terhalang hari libur maka disetorkan pada hari berikutnya.

2. Setoran mingguan : penyetoran dilakukan oleh jukir pada waktu jatuh tempo. Hari jatuh tempo ini ditentukan oleh kesepakatan antara jukir dengan mandor parkir sehari dalam seminggu.
3. Setoran bulanan : penyetoran dilakukan oleh jukir pada waktu jatuh tempo. Hari jatuh tempo ini ditentukan oleh kesepakatan antara jukir dengan mandor parkir pada tanggal tertentu setiap bulan.

Jumlah retribusi parkir yang harus di setorkan oleh para jukir ke petugas dari dinas Perhubungan di hitung dari banyaknya karcis yang habis tiap harinya, dan disesuaikan juga dengan luasan lahan parkirnya sebagaimana pernyataan Bpk. Bambang

“kita menghitung besarnya tarikan dari jumlah karcis dan estimasi luasan tempat parkirnya, kan di Perdana harus seperti itu“ (hasil wawancara tanggal 29 Juni 2006 pukul 10.00 WIB diruang kerja).

Untuk besar setoran Dinas Perhubungan telah menetapkan standar rata-rata yaitu Rp 2000,- sampai Rp 40.000,- untuk yang harian. Sedangkan untuk setoran mingguan berkisar antara Rp 20.000,- sampai Rp 60.000,- dan untuk setoran setiap bulan atau bulanan berkisar antara Rp 30.000,- sampai Rp 1.200.000,-.

Hasil pendapatan retribusi parkir bisa dikatakan cukup fluktuatif bisa naik atau turun. Tergantung dari kondisi dan cuaca pada saat pungutan. Hal ini diungkapkan oleh Bapak Bambang

“Ya kalau cuaca dan kondisi kurang mendukung kita tidak bisa menekan jukir untuk setor seperti biasa. Ya kita memafhumi hal itu, terus untuk besarnya ya tergantung berapa dapatnya”.(hasil wawancara di ruang kerja tanggal 29 Juni 2006 pukul 10.00)

III.2 Pelaksanaan Sistem dan Prosedur

III.2.1. Proses Pelaksanaan Pungutan Retribusi Parkir Kota Malang

Proses Pelaksanaan Pungutan Retribusi Parkir Kota Malang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang seksi parkir, pelaksanaan dimulai dari proses pendaftaran jukir bagi jukir baru/lokasi baru untuk mendapatkan ijin. Sedangkan bagi jukir/lokasi lama, dilakukan proses registrasi/perbaharuan ijin parkir. Pada tahap ini Dinas Perhubungan Kota Malang memberikan penyuluhan tentang *public service* (pelayanan public) serta mengadakan sosialisasi Perda dan tarif baru kepada para jukir. Untuk tahap pendaftaran beberapa calon jukir yang dapat ditemui, mengalami kesulitan dalam hal perijinan. Mereka dinyatakan ditolak karena syarat-syarat yang ada dinyatakan belum lengkap. sebagaimana diungkapkan oleh Mashudi (27th) seorang anggota karang taruna Kelurahan Ketawanggede

“waduh ruwet mas prosedurnya, soale tidak ada sosialisasi tentang itu”. (hasil wawancara tanggal 5 Juli 2006 pukul 09.00 didepan kantor Dishub Kota Malang)

Akan tetapi pernyataan ini mendapat tanggapan balik dari Bpk Bambang selaku kasi parkir :

“Bukannya saya mempersulit proses perijinan..tidak. Akan tetapi semuanya harus sesuai dengan tatanan yaitu peraturan yang ada. Semua prosedur harus dijalani.”
(wawancara tanggal 5 Juli 2006 pukul 10.00 WIB).

Untuk masalah sosialisasi tidak diungkapkan secara jelas bagaimana prosesnya beliau hanya mengungkapkan bahwa “sosialisasi dilakukan secara bertahap”.

Di dalam peraturan pelaksanaan pungutan retribusi parkir oleh jukir ada beberapa ketentuan yang harus dipatuhi, seperti ; memakai seragam parkir yang diberikan oleh Dishub, akan tetapi dalam pelaksanaan di lapangan sering dijumpai hal-hal berikut ini

1. Beberapa jukir tidak mengenakan seragam. Hal ini disebabkan karena seragam yang diberikan hanya 1 sehingga tidak mencukupi dan layak untuk digunakan setiap hari. Hal ini sesuai dengan pernyataan Dullah (27 Th) seorang jukir di Jl. MT. Haryono (The Red’s).

“Waduh mas, kalau pakai seragam tiap hari ya repot, wong seragamnya cuma ada satu”. (wawancara tanggal 7 Juli 2006 pukul 19.00).

Berbeda dengan yang diungkapkan oleh Mad (25 th) jukir di Jl. Basuki Rahmat “saya disini baru mas, diajak kakak saya dan belum daftar jadi belum dapat seragam”. (wawancara tanggal 8 Juli 2006 pukul 10.00)

2. Sedangkan pada proses pelaksanaan pungutan retribusi parkir oleh jukir di lapangan dimulai dari pungutan sejumlah uang kepada pengguna jasa parkir. Sebagai konsekwensinya, pengguna jasa akan mendapatkan karcis

parkir sebagai tanda bukti. Akan tetapi banyak para jukir yang tidak memberikan karcis parkir dikarenakan faktor kepraktisan dan kemudahan dalam memberikan pelayanan, selain itu pihak jukir juga merasa keberatan untuk membeli karcis yang telah ditentukan oleh Dishub. Selain itu ada juga pelanggaran yang dilakukan oleh jukir seperti penggunaan karcis yang di pakai secara berulang ulang. Seperti dikatakan oleh Zaini (35) seorang jukir di ruko Dinoyo

“Kita jarang pakek karcis, soale ribet mas kalau pakek karcis, dan juga tarif saya kan sudah dipatok tiap bulan, jadi ya gak perlu karcis ”.
(wawancara tanggal 7 Juli pukul 20.00)

Sedangkan menurut Yono (35 Th) jukir di pasar burung menyatakan

“di tempat kita memang selalu pakai karcis bekas,soalnya kalau pakai karcis baru kita harus beli Rp 1500,- per bendelnya..kan rugi mas. Orang-orang parkir pun tidak pernah ko permasalahan asal aman” (wawancara tanggal 5 Juli pukul 19.00 di kediaman jukir)

3. Pada proses pelayanan jasa parkir, jukir berkewajiban untuk menjaga, mengamankan dan mengatur kendaraan yang parkir. Pada kenyataanya di lapangan, para jukir cenderung mengabaikan tugasnya tersebut. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya kasus yang terjadi antara jukir dengan pengguna jasa parkir, seperti ; kasus pencurian kendaraan bermotor,

pencurian helm, kerusakan badan mobil/motor karena penempatan posisi yang tidak teratur. Seperti yang terjadi salah satu ruko di Dinoyo seorang pemakai jasa parkir bernama Riski (22 th) mahasiswa Unibraw kehilangan sebuah helm. Akhirnya jukir mengganti sebesar 30% dari nilai helm.

4. Pada tahapan pelaksanaan pungutan retribusi parkir ini beberapa jukir kerap kali menarik pungutan jasa retribusi parkir di atas tarif resmi, hal ini sering terjadi pada warnet (seperti warnet Dinoyo, warnet Blimbing) dan tempat-tempat parkir insidental (pertandingan sepak bola di Stadion Gajayana, Muktamar).
5. Adanya jukir liar, jukir liar disini dalam artian jukir tidak memperoleh ijin, tidak menyetorkan hasil, tidak memakai seragam, dan memungut diatas tarif resmi. Atau bisa disimpulkan tidak ada sesuai dengan seluruh peraturan yang ada tentang parkir. Dalam pengamatan peneliti ini banyak terjadi di daerah kawasan pemukiman (kampung) seperti di warnet-warnet daerah Ketawanggede. Disini terjadi pungutan liar atas konsumen dari warnet yang membawa kendaraan.

III.2.2 Proses Pelaksanaan Setoran Retribusi Parkir Kota Malang

Proses pelaksanaan setoran retribusi parkir merupakan tahap kelanjutan dari pelaksanaan pungutan retribusi parkir oleh jukir. Adapun proses pelaksanaan setoran retribusi parkir dilakukan secara berkala disesuaikan dengan luas, potensi pendapatan

dan kesepakatan antara mandor parkir dengan jukir. Adapun periode setoran dibagi menjadi periode harian untuk lahan parkir kecil, mingguan untuk lahan lebih besar dan bulanan untuk lahan besar. Mandor menarik setoran dari jukir sesuai dengan wilayah kerja atau rayon yang telah ditentukan.

Hasil pungutan retribusi parkir dari pengguna jasa parkir oleh jukir disetorkan kepada mandor parkir sesuai dengan ketentuan pada sistem dan prosedur retribusi parkir yang diatur dalam Perda No. 2 Tahun 2002, besarnya adalah 60% dari pendapatan keseluruhan jukir. Akan tetapi berdasarkan pernyataan dari Helmi (27 tahun), jukir Jl. Basuki Rachmad, besaran setoran ditetapkan sesuai kesepakatan antara jukir dengan mandor parkir. Helmi mengatakan bahwa

”untuk besarnya setoran pada lahan saya ditetapkan Rp 5000,-per harinya berapa pun dapatnya” (wawancara, tanggal 8 Juli 2006 pukul 11.00)

Setoran yang diberikan kepada mandor parkir sesuai dengan yang ditetapkan di dalam Sistem dan Prosedur retribusi parkir mendapatkan kwitansi bukti setoran parkir oleh mandor parkir. Akan tetapi, kenyataan di lapangan khususnya untuk parkir setoran harian jarang mendapat bukti kwitansi. Hal ini seperti yang dialami oleh Helmi, dalam wawancaranya dengan penulis ia mengatakan bahwa

”lha mas, kita ga pernah dikasih kwitansi dari mandor kok, katanya sudah langganan, gak perlu lagi” (wawancara, tanggal 8 Juli 2006 pukul 11.00).

Sedangkan untuk lahan setoran bulanan, hasil pungutan retribusi parkir biasanya langsung disetorkan ke staf keuangan seksi parkir. Ini dikarenakan jumlahnya cukup besar dan apabila disetor langsung (tanpa melalui mandor parkir) ke seksi parkir pasti selalu mendapat tanda bukti. Sebagaimana diungkapkan oleh Yono (35 tahun) salah seorang jukir di pasar burung

“kalau tempat kita setor langsung ke Dishub mas, soalnya jumlahnya lumayan dan disana mesti dikasih tanda bukti” (wawancara tanggal 5 Juli 2006 di kediaman jukir)

Dalam kenyataan di lapangan walaupun kondisi dan cuaca tidak memungkinkan besar setoran tetap tidak ada perubahan. Hanya jika memang ada suatu kegiatan yang menarik minat orang banyak sehingga tidak memungkinkan untuk memungut retribusi parkir, diberikan pada jukir untuk setor sesuai pendapatan atau bahkan tidak setor. Kegiatan tersebut misalnya kedatangan Presiden, kampanye. Hal ini diperkuat oleh pernyataan seoran jukir Helmi (27 tahun) : ”semua rata-rata mesti setor mas berapapun dapatya, kalau gak bisa hari ini ya besoknya..kecuali kalau ada kampanye atau presiden datang baru ada toleransi”. (wawancara, tanggal 8 Juli 2006 pukul 11.00).

Tahap akhir dari proses pelaksanaan setoran retribusi parkir adalah tahap penyetoran hasil keseluruhan retribusi parkir yang diperoleh mandor parkir kepada staf keuangan Dinas Perhubungan Seksi Parkir.

IV. Pelaksanaan Intensifikasi Retribusi Parkir

Pelaksanaan Intesifikasi dilaksanakan Dinas Perhubungan dengan lebih menggiatkan intensitas pungutan retribusi seperti yang diungkapkan oleh para jukir yang dapat diwawancarai salah satunya Dullah (27th) jukir disalah satu lahan Ruko Dinoyo.

“petugas tiap malam mas kesini tagih setoran kalau tidak bisa bayar hari ini, ya besoknya ditagih dua kali lipat” (wawancara tanggal 7 Juli 2006 pukul 19.00)

Diperkuat oleh Yono (35th) jukir di pasar burung

“setoran kita tidak pernah telat mas setiap akhir bulan” (wawancara tanggal 5 Juli 2006 di kediaman jukir)

Selain upaya penggiatan pungutan Dinas Perhubungan mempunyai upaya-upaya yang lebih bersifat kelembagaan untuk mendukung Intensifikasi pungutan yaitu :

1. Faktor Organisasi

Untuk pengelolaan parkir sejak tahun 2002 Pemerintah Daerah Kota Malang melalui Keputusan Walikota Malang No.13 Tahun 2001 tentang Tupoksi Dinas Perhubungan Kota Malang dibentuk Seksi parkir dibawah Kepala Bidang Lalu Lintas untuk secara khusus menangani parkir. Kemudian ketika dirasa kurang maksimal sejak tahun 2004 Seksi Parkir dipindah dibawah Kepala Bidang Keamanan dan Ketertiban melalui Keputusan Walikota No.343 Tahun 2004.

Proses koordinasi dengan Sub Dinas dan Seksi yang lain diadakan kurang lebih satu bulan sekali, sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Bambang selaku kasi parkir

“proses koordinasi kalau mengacu pada Renstra setiap satu bulan sekali diadakan rapat koordinasi sekaligus evaluasi dalam Dinas Perhubungan yang dipimpin langsung oleh Kadin” (wawancara tanggal 5 Juli 2006 pukul 10.00 di ruang kerja)

Selain itu Seksi Parkir setiap hari Selasa juga mengadakan koordinasi sekaligus Inspeksi Mendadak (Sidak) ke lapangan dengan Seksi Keamanan dan Ketertiban. Seksi Parkir secara struktural berada dibawah koordinasi Sub Dinas Keamanan dan Ketertiban.

Sedangkan untuk koordinasi antara seksi parkir dengan jukir dilaksanakan setahun sekali. Para jukir dipanggil ke Dinas Perhubungan untuk diberikan pengarahan, sosialisasi tarif baru, serta pembaruan atau registrasi perijinan. Seperti diungkapkan oleh Helmi (27th) jukir di Jl. Basuki Rahmat “biasanya kita para jukir setahun sekali disuruh kumpul diberi pengarahan tentang tarif baru sama memperpanjang ijin” (wawancara, tanggal 8 Juli 2006 pukul 11.00).

2. Faktor Manusia

Intensifikasi yang dimaksud disini adalah berkaitan dengan peningkatan kualitas maupun kuantitas sumber daya manusia. Menurut data

kepegawaian Dinas Perhubungan Kota Malang sampai Juli 2006 jumlah sumber daya 181 orang untuk pegawai tetap (PNS) dan 201 untuk pegawai tidak tetap. Untuk pegawai tetap atau Pegawai Negeri Sipil (PNS) jumlah pegawai laki-laki 165 orang dan 16 orang untuk pegawai perempuan, dengan rincian pangkat dan golongan sebagai berikut :

Dengan pangkat atau golongan sebagai berikut

I c : 5 orang	II d : 18 orang	IV a : 1 orang
I d : 4 orang	III a : 37 orang	IV b : 4 orang
II a : 34 orang	III b : 21 orang	IV c : 1 orang
II b : 19 orang	III c : 11 orang	
II c : 16 orang	III d : 10 orang	

Sedangkan untuk rincian jumlah pegawai tidak tetap ada pada tabel 3 berikut ini :

Tabel 3

Daftar rincian pegawai tidak tetap Dinas Perhubungan Kota Malang

No.	Daftar PTT	L	P	Jumlah
1	2	3	4	5
1	Sub Bagian Umum	3	1	4
2	Sub Bagian Keuangan	-	1	1
3	Bidang Lalin	3	-	3

1	2	3	4	5
4	Bidang Angkutan	-	-	-
5	Bidang Postel	-	-	-
6	Bidang KamTibKir	38	3	41
7	UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor	9	1	10
8	UPTD Arjosari	53	14	67
9	UPTD Gadang	34	5	39
10	UPTD Landungsari	32	4	36
	Total	172	29	201

Sumber : Dokumen Daftar rincian pegawai tidak tetap Dishub Kota Malang 2006.

Untuk kualitas sumber daya manusia jika dilihat dari tingkat pendidikan formalnya atau pendidikan terakhir yang ditamatkan dapat dilihat pada tabel 4 berikut ini :

Tabel 4

Daftar Tingkat Pendidikan Pegawai Dishub

No.	Pendidikan Terakhir	Jumlah
1	Sekolah Dasar (SD)	47
2	Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama (SLTP/SMP)	40
3	Sekolah Lanjutan Tingkat Menengah (SLTA/SMU)	255
4	Sarjana (S1)	37
5	Magister (S2)	3
	Jumlah	382

Sumber : Dokumen Daftar Tingkat Pendidikan Pegawai Dishub Kota Malang 2006.

Intensifikasi dilihat dari faktor manusia ialah melalui peningkatan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia. Secara umum upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan adalah mengikutkan Diklat-diklat pegawainya sesuai dengan bidang tugasnya. Akan tetapi karena peminat diklat sangat minim, menjadikan Dinas malas untuk mengadakan diklat-diklat tersebut. Seperti diungkapkan oleh Ibu Dra. MJ Sulistyowati selaku Kepala Sub Bagian Umum

“Untuk Diklat sangat jarang ada yang ikut, baik itu diklat dari pusat atau dari Dinas sendiri. Terakhir pegawai kita mengikuti diklat cuma satu dari bidang lalu lintas yaitu diklat motoris dan pengenalan tata tertib jalan raya..itupun sudah hampir dua tahun yang lalu, sedangkan untuk diklat khusus tentang pungutan retribusi parkir belum pernah dilaksanakan.” (hasil wawancara 30 Juni 2006 pukul 09.00 di ruang kerja)

Upaya dari seksi parkir untuk meningkatkan kualitas yaitu melalui kordinasi setiap tahun dengan memanggil para jukir untuk diberi pengarahan tentang pelayanan yang baik dan sosialisasi kalau ada peraturan baru. Upaya lain yang dilakukan seksi parkir sesuai dengan hasil wawancara dengan Bapak Bambang Kasi Parkir (wawancara tanggal 5 Juli pukul 10.00) yaitu melalui pendekatan persuasif dan edukatif pada jukir-jukir. Upaya ini yang lebih banyak dilakukan dan diharapkan oleh Dinas Perhubungan khususnya seksi parkir. Pendekatan persuasif dan edukatif disini dilakukan sesering mungkin melalui mandor parkir kepada jukir ketika menarik setoran. Persuasif dan edukatif disini diartikan sebagai upaya mengajak para jukir untuk lebih aktif

mengadakan pungutan dan tetap memberikan pelayanan yang maksimal pada pemakai jasa parkir.

Sedangkan untuk kuantitas atau jumlah khusus untuk seksi parkir menurut bapak Bambang kasi parkir adalah sangat kurang. Karena lahan parkir di Kota Malang sangat luas dan banyak. Tercatat jumlah sumber daya seksi parkir satu (1) kasi parkir, enam (6) orang untuk bagian administrasi, dan sepuluh (10) orang untuk petugas pemungut. Pengajuan penambahan sudah dilakukan berkali-kali tetapi belum ada tindak lanjut dari Walikota. Sebagaimana diungkapkan oleh bapak Bambang kasi parkir;

“untuk jumlah pegawai kita sangat kurang melihat luas dan banyaknya lahan parkir di kota ini. Kita sudah mencoba pengajuan penambahan tetapi belum ada respon dari Pak Wali” (wawancara tanggal 5 Juli pukul 10.00 di ruang kerja).

Karena luas dan banyaknya lahan parkir di Kota Malang, hal ini memaksa petugas pemungut atau mandor dan staf administrasi/keuangan mengalami kelebihan beban kerja. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Bapak Bambang;

“karena minimnya jumlah pegawai, ya kita berusaha memaksimalkan yang ada saja. Misalnya kalau ada sidak saya menyertakan staf bagian administrasi untuk turun mendampingi saya” (wawancara tanggal 5 Juli pukul 10.00 pukul 10.00 di ruang kerja).

3. Faktor Sarana dan Prasarana

Faktor sarana dan prasarana merupakan hal yang penting dalam menunjang Intensifikasi retribusi parkir. Dengan sarana dan prasarana yang memadai maka akan sangat mendukung pelaksanaan Intensifikasi retribusi parkir secara maksimal. Berikut ini adalah sarana dan prasarana yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Seksi Parkir Kota Malang.

Tabel 5
Jumlah sarana dan prasarana Dinas Perhubungan Kota Malang Seksi Parkir

No.	Nama	Kondisi		Jumlah
		Baik	Rusak	
1	Lemari	1	-	1
2	Komputer	1	-	1
3	Mesin Ketik	1	-	1
4	Meja	11	-	11
5	Kursi	22	-	22
6	Kalkulator	2	-	2
7	Telepon	1	-	1
8	HT	1	-	1

Sumber Dokumen jumlah sarana dan prasarana Dishub Seksi Parkir

Pegawai Dinas Perhubungan Kota Malang Seksi Parkir tidak difasilitasi kendaraan bermotor sama sekali untuk mempermudah mereka dalam menjalankan tugasnya yaitu pengadaan pungutan retribusi parkir di lapangan. Oleh karena itu mereka (pegawai seksi parkir) berinisiatif menggunakan kendaraan pribadi. Akan tetapi Dinas mengalokasikan dana untuk transport sebesar Rp 100.000,- per bulan kepada petugas pemungut parkir/mandor parkir.

Pengadaan fasilitas kendaraan bermotor bagi pegawai seksi parkir diadakan hanya ketika kegiatan atau pelaksanaan tugas dilangsungkan bersamaan dengan kegiatan Seksi lainnya. Seperti halnya kegiatan Inspeksi Mendadak (Sidak) ke lapangan oleh Seksi Kamtib dan Seksi Parkir.

Sedangkan untuk sarana dan prasarana bagi jukir yaitu seragam, penyediaan dilakukan secara bertahap. Sebagaimana diungkapkan oleh Bapak Bambang kasi parkir "untuk seragam akan didistribusikan kepada jukir secara bertahap, seperti yang mas lihat di ruangan ini ada tumpukan seragam yang baru datang akan segera dibagikan ke jukir" (wawancara tanggal 5 Juli 2006 di ruang kerja).

4. Faktor Administrasi

Bidang administrasi dalam hal ini mencakup sistem dan prosedur beserta implementasi di lapangan. Intensifikasi dalam bidang ini salah satunya ialah dengan menaikkan tarif retribusi dengan dikeluarkannya Perda No.10 Tahun 2004 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Malang No. 2 Tahun 2002 Tentang Retribusi Parkir. Untuk lebih detailnya perubahan ini sudah peneliti sajikan pada Bab II tentang Kajian Pustaka.

Selain itu upaya Intensifikasi lain yang dilakukan adalah diperketatnya ijin bagi jukir baru/lokasi baru. Dengan melakukan survey legalitas surat-surat yang menjadi syarat bagi seorang jukir baru/lokasi baru.

Upaya lain yang dilaksanakan oleh Seksi Parkir tersebut penyempurnaan teknis prosedur parkir serta sosialisai mengenai parkir secara bertahap baik kepada jukir, calon jukir, dan pemakai jasa parkir. Hal ini senada dengan pernyataan Bapak Bambang selaku kasi parkir ”ya pemantapan penyempurnaan pelaksanaan teknis di lapangan terus kita tingkatkan setahap demi setahap” (wawancara tanggal 5 Juli 2006).

5. Faktor Pengawasan

Faktor pengawasan adalah faktor yang paling penting, karena pengawasan adalah kunci keberhasilan pelaksanaan sistem dan prosedur. Sehingga kurangnya pengawasan atau bahkan tanpa pengawasan akan membuat proses implementasi di lapangan menjadi melenceng atau terjadi kebocoran.

Upaya Intensifikasi dalam hal pengawasan yang dilaksanakan Dinas Perhubungan adalah melakukan rapat koordinasi dan evaluasi satu bulan sekali terhadap semua bidang dalam Dinas Perhubungan termasuk Seksi Parkir.

Sedangkan dari Seksi Parkir sendiri pengawasan dilaksanakan dalam tiga tahap yaitu :

- a. Setiap tahun sekali memanggil para jukir untuk memperbarui ijin, diberikan pengarahan, dan sosialisasi sistem dan prosedur.

- b. Setiap satu minggu sekali melakukan Inspeksi Mendadak (Sidak) ke lapangan.
- c. Setiap hari dilakukan oleh para mandor parkir ketika menarik setoran.

V. Target, Realisasi, dan Kontribusi

V.1 Target dan Realisasi

Besarnya jumlah retribusi parkir yang telah masuk ke PAD dalam kurun waktu 1998-2004 , dapat dilihat dalam table berikut :

Tabel 6
Target dan Realisasi Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Malang
Tahun 2000-2004

No	Tahun Anggaran	Target	Realisasi	Prosentase (%)
1.	2000	487.500.000	477.309.050	97,91
2.	2001	720.000.000	435.732.800	60,52
3.	2002	665.000.000	666.630.100	100,25
4.	2003	665.000.000	668.442.850	100,52
5.	2004	690.000.000	700.434.200	101,51

Sumber : Dokumen Target dan Realisasi PAD Dispenda Kota Malang

V.2 Kontribusi Retribusi Parkir Terhadap Retribusi Daerah

Besar jumlah kontribusi Retribusi Parkir terhadap Retribusi Daerah Kota Malang yang masuk dalam Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Malang dalam kurun waktu tahun 2000-2004, dapat dilihat dalam tabel berikut :

Tabel 7
Kontribusi Retribusi Parkir Terhadap Retribusi Daerah Tahun 2000-2004

No	Tahun Anggaran	Retribusi Parkir	Retribusi Daerah	Prosentase (%)
1.	2000	477.309.050	6.004.282.655,00	7,94
2.	2001	435.732.800	9.751.680.288,50	4,44
3.	2002	666.630.100	13.005.370.756,00	5,12
4.	2003	668.442.850	14.340.992.481,00	4,66
5.	2004	700.434.200	15.408.372.301,30	4,54

Sumber : Dokumen Target dan Realisasi PAD Dispenda Kota Malang.

V.3 Kontribusi Retribusi Parkir Terhadap Pendapatan Asli Daerah

Besar jumlah kontribusi Retribusi Parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Malang dalam kurun waktu tahun 2000-2004, dapat dilihat dalam tabel berikut :

Tabel 8

Kontribusi Retribusi Parkir Terhadap Pendapatan Asli Daerah

No	Tahun Anggaran	Retribusi Parkir	Pendapatan Asli Daerah (PAD)	Prosentase (%)
1.	2000	477.309.050	29.043.301.145,48	1,64
2.	2001	435.732.800	50.507.426.036,64	0,86
3.	2002	666.630.100	67.910.203.709,1	0,98
4.	2003	668.442.850	80.884.269.844,32	0,82
5.	2004	700.434.200	91.410.779.615,91	0,76

Sumber : Dokumen Target dan Realisasi PAD Dispenda Kota Malang.

VI. Faktor Pendukung dan Penghambat

VI.1 Faktor Pendukung

Dalam melaksanakan Intensifikasi, Dinas Perhubungan Kota Malang Seksi Parkir memiliki beberapa hal yang menjadi faktor pendukung, diantaranya adalah :

1. Dengan dibentuknya struktur tersendiri yaitu Seksi Parkir dalam Dinas Perhubungan untuk mengelola parkir, hal ini dapat mengurangi kelebihan beban kerja pada struktur sebelumnya dan meningkatkan kinerja pengelolaan parkir

2. Melihat jumlah kendaraan bermotor di Kota Malang yang sedemikian besar, pendapatan retribusi parkir memiliki peluang yang cukup besar untuk terus ditingkatkan.
3. Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur yang memiliki pertumbuhan sosial ekonomi yang cukup tinggi yang ditandai dengan semakin cepatnya pertumbuhan pusat bisnis, daerah wisata, hotel, dan restoran. Ditambah lagi Kota Malang sebagai salah satu kota pendidikan yang menjadi tujuan utama para pelajar di seluruh Indonesia. Sebagai konsekuensi dari hal itu mobilitas masuknya masyarakat luar daerah yang cukup tinggi menjadikan potensi parkir dapat lebih ditingkatkan.
4. Walaupun dengan minimnya jumlah pegawai, sarana dan prasarana pegawai Dinas Perhubungan Kota Malang tetap berusaha merealisasikan target yang dibebankan.
5. Sudah mulai tumbuhnya kesadaran dari jukir untuk menyetorkan hasil pendapatannya, memperbarui ijin, dan diberi pengarahan.
6. Kondisi cuaca yang baik sangat mendukung tercapainya realisasi target.

VI.2 Faktor Penghambat

Dalam melaksanakan Intensifikasi, Dinas Perhubungan Kota Malang Seksi Parkir memiliki beberapa hal yang menjadi faktor penghambat, diantaranya adalah :

1. Kurang memadainya sarana dan prasarana yang dimiliki Seksi Parkir untuk mendukung tercapainya Intensifikasi secara lebih komprehensif. Seperti misalnya : motor untuk mandor parkir, mobil untuk seksi parkir untuk memudahkan sidak.
2. Kurangnya jumlah Sumber daya manusia yang dimiliki Seksi Parkir terutama untuk melakukan pungutan ke jukir sekaligus untuk pengawasan yang lebih intensif.
3. Kurang sehatnya iklim kerja Dinas Perhubungan Seksi Parkir karena adanya kelebihan beban kerja.
4. Pengawasan kurang efektif untuk meminimalisir pelanggaran baik oleh jukir maupun mandor parkir.
5. Tidak adanya Pendidikan dan pelatihan (Diklat) yang khusus tentang pengelolaan parkir misal tentang ketrampilan bagi jukir dan teknik pengawasan bagi mandor.
6. Kondisi cuaca yang buruk dapat berimbas pada penurunan pendapatan retribusi parkir.
7. Kurangnya sosialisasi mengenai sistem dan prosedur parkir pada masyarakat. Hal ini terlihat dari banyak kasus pungutan liar dan pungutan diatas tarif resmi. Selain itu juga adanya kasus ditolaknya syarat-syarat perijinan calon jukir oleh seksi parkir.

8. Kurangnya kesadaran para jukir untuk lebih mentaati peraturan yang ada. Ini terlihat dengan adanya pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di lapangan.
9. Kurang tegasnya aparat Dinas Perhubungan Seksi Parkir dalam menindak jukir yang melanggar aturan.

B. Pembahasan

I Sistem dan Prosedur Retribusi Parkir

Sistem dan Prosedur Kebijakan Retribusi Parkir yang tertuang di dalam Perda No.2 tahun 2002 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir, Perda No.10 tahun 2004 Tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Malang No.2 Tahun 2002, aturan teknis tentang parkir (yang disampaikan Bapak Bambang melalui wawancara) bersifat jelas, terukur, dan sistematis. Pedoman tersebut mengatur mengenai ketentuan-ketentuan teknis pelayanan jasa retribusi parkir, adapun ketentuan-ketentuan itu antara lain berisi :

1. Aturan dan tata tertib jukir.

Bagian ini mengatur mengenai persiapan-persiapan dan syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh jukir, serta hak dan kewajiban jukir

2. Struktur dan besar tarif.

Pada bagian ini diatur mengenai ketentuan-ketentuan tentang besar tarif yang harus dipungut oleh jukir.

3. Mekanisme pungutan retribusi parkir

Bagian ini mengatur siapa saja yang harus dipungut dan tata tertib yang harus dipatuhi jukir dalam memungut retribusi parkir.

4. Mekanisme setoran hasil retribusi parkir.

Pada bagian ini proses mekanisme setoran hasil pungutan retribusi parkir dari jukir kepada mandor parkir.

Berbagai upaya telah dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan, dalam hal ini Seksi Parkir guna mengimplementasikan kebijakan tersebut sebaik dan seoptimal mungkin agar sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan, diantaranya dengan memahami kondisi dan potensi seksi parkir, dan jukir sehingga mampu mengidentifikasi kekurangan dan kelebihan masing-masing komponen.

II Pelaksanaan Sistem dan Prosedur Retribusi Parkir

II.1 Pelaksanaan Sistem dan Prosedur Pungutan Retribusi Parkir

Pada proses implementasi/pelaksanaan pungutan di lapangan terjadi banyak ketidaksesuaian dengan sistem dan prosedur baik pada Perda No.2 tahun 2002, Perda No.10 tahun 2004, dan aturan teknis dari Dinas Perhubungan Seksi Parkir. Ketidaksesuaian antara system dan prosedur dengan pelaksanaan dapat dikategorikan sebagai penyimpangan atau pelanggaran. Pelanggaran-pelanggaran tersebut antara lain.

1. Jukir tidak memakai seragam parkir dalam melakukan pungutan. Hal ini tidak sesuai dengan aturan teknis yang mengatur tentang kewajiban jukir yaitu aturan tata tertib jukir no.1 memakai seragam parkir.
2. Jukir tidak memberikan karcis parkir. Hal ini tidak sesuai dengan aturan tata tertib jukir no. 4 yaitu memberikan karcis parkir kepada kendaraan yang diparkir.
3. Jukir kurang menjaga, mengamankan, dan mengatur kendaraan dengan tertib. Hal ini tidak sesuai dengan aturan tata tertib jukir no 5 dan 6 yaitu menjaga, mengamankan, mengatur kendaraan dengan tertib.
4. Jukir menarik diatas tarif resmi. Ini jelas tidak sesuai dengan Peraturan Daerah No.10 tahun 2004 Tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Malang No.2 Tahun 2002 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir pasal 1 yang berisi tarif resmi retribusi parkir Kota Malang.

II.2 Pelaksanaan Sistem dan Prosedur Setoran Retribusi Parkir

Dalam mekanisme setoran di lapangan mekanisme setoran yaitu sebesar 60% dari karcis yang habis disetorkan kepada mandor parkir, yang kemudian jukir mendapat tanda bukti kwitansi setoran. Akan tetapi dalam pelaksanaan di lapangan menunjukkan banyaknya penyimpangan yaitu :

1. Besar setoran telah ditetapkan berapapun hasil pendapatan.
2. Jukir tidak mendapat bukti kwitansi atas setoran dari mandor parkir.

3. Adanya perbedaan keterangan antara jukir dengan Kasi parkir mengenai setoran. Jukir mengatakan selalu setor sesuai target, sedangkan Kasi Parkir menyatakan besar setoran mengalami penurunan ketika kondisi dan cuaca tidak memungkinkan.

III. Pelaksanaan Intensifikasi

Intensifikasi menurut Suryantoro (1978:239) “Intensif adalah meningkatkan suatu pekerjaan”. Hal ini telah dilakukan oleh seksi parkir melalui mandor parkir dengan meningkatkan atau menggiatkan penarikan hasil retribusi parkir dari jukir.

Hirawan (dalam Tjipto Herijanto, 1987:211-212) menyatakan bahwa :

....Intensifikasi dapat berupa peningkatan PAD dari sumber-sumber yang telah ada dan berjalan selama ini. Hal ini dapat dilakukan dengan jalan penyesuaian tarif pungutan, penyempurnaan sistem pungutan dan administrasinya, peningkatan personil, petugas peralatan, peningkatan pengawasan dan pemberian penerangan-penyuluhan kepada masyarakat, pelaksanaan sanksi yang wajar pelanggar perpajakan dan sebagainya.

Dalam pengertian ini ada lima hal utama upaya Intensifikasi retribusi parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Malang Seksi Parkir yaitu melalui Manusia, Organisasi, Sarana dan prasarana, Administrasi, dan Pengawasan.

1. Faktor Manusia (SDM)

Faktor manusia merupakan hal yang sangat penting, karena manusia sebagai subjek penggerak (faktor dinamis) dalam penyelenggaraan otonomi daerah dan sebagai kunci didalam setiap pencapaian tujuan, seperti yang dikemukakan oleh Siagian (1995 : 127) dibawah ini :

Faktor manusia yang merupakan faktor perangsang kearah tercapainya tujuan organisasi, secara efisien dan ekonomis. Dalam hal demikian, manusia merupakan modal penting bagi organisasi, sebaliknya dapat pula terjadi bahwa manusia mejadi faktor penghalang kearah tercapainya tujuan yang telah ditentukan

Upaya mendukung Intensifikasi melalui faktor manusia adalah peningkatan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia yang dimiliki. Dari segi kualitas dilihat dari tingkat pendidikan formal lulusan SD 12,27 % ; SMP/SLTP 10,44% ; SMA/SMU 66,84% ; Sarjana/S1 9,6% ; Magister/S2 0,78%. Setengah lebih sumberdaya manusia yang dimiliki hanya lulusan SMU. Sedangkan upaya yang seharusnya dilakukan meningkatkan kualitas pegawai dengan pendidikan formal atau non formal sangat minim dilakukan. Khususnya untuk pendidikan khusus tentang Intensifikasi retribusi parkir tidak ada sama sekali. Upaya yang dilakukan hanya sebatas instruktif dan pengarahan untuk lebih meningkatkan kinerja.

Dilihat dari segi kuantitas Dinas Perhubungan memiliki 383 orang pegawai tetap (PNS) dan tidak tetap. Untuk seksi parkir sendiri memiliki enam (6) orang bagian administrasi dan sepuluh (10) orang sebagai petugas

pemungut parkir. Dibandingkan dengan luas dan banyaknya lahan parkir di Kota Malang, 16 orang yang ada sangatlah kurang, khususnya bagi petugas di lapangan (mandor parkir). Upaya yang harusnya dilakukan adalah penambahan jumlah personil. Akan tetapi keputusan penambahan ada di tangan Kepala Daerah/Walikota, sehingga cukup sulit mengajukannya. Akan tetapi dengan jumlah pegawai yang minim seksi parkir tetap mampu meraup hasil sesuai target yang dibebankan dengan SDM yang minim.

2. Faktor Organisasi

Upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang adalah melalui restrukturisasi dengan mengubah posisi seksi parkir yang dulu dibawah tanggung jawab Sub Dinas Lalu lintas menjadi dibawah tanggung jawab Sub Dinas Kamtibkir (keamanan, ketertiban, dan parkir) untuk memudahkan koordinasi dengan seksi kamtib. Sejak Otonomi Daerah digulirkan restrukturisasi dimungkinkan untuk efektivitas, efisiensi, dan meningkatkan kinerja organisasi. Hal ini sesuai dengan UU No. 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah pasal 2 ayat 3 yang menyatakan bahwa "Pemerintahan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang menjadi Pemerintah (pusat), dengan tujuan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, pelayanan umum, dan daya saing daerah".

Kedudukan, Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang telah diatur dengan jelas dalam Keputusan Walikota Malang No.343 tahun 2004 Tentang Uraian Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Malang. Hal ini sesuai dengan pendapat Handayani (1984 : 42) menyatakan bahwa :

Organisasi yang bersifat statis, organisasi sebagai wadah (wahana) kegiatan pada orang-orang yang bekerjasama dalam usahanya dalam mencapai tujuan. Dalam wadah kegiatan itu, setiap orang harus jelas tugas, wewenang dan tanggung jawab, hubungan dan tata kerjanya.

3. Faktor Administrasi

Upaya Intensifikasi yang dilakukan dalam bidang administrasi adalah menyesuaikan tarif parkir, penyempurnaan sistem administrasi dengan cara lebih memperketat perijinan parkir. Dua upaya tersebut sesuai dengan teori Intensifikasi Hirawan (dalam Tjipto Herijanto, 1987:211-212) menyatakan bahwa :

“Kebijaksanaan dan Intensifikasi dapat berupa peningkatan PAD dari sumber-sumber yang telah ada dan berjalan selama ini. Hal ini dapat dilakukan dengan jalan penyesuaian tarif pungutan, penyempurnaan sistem pungutan dan administrasinya..”

Penyesuaian tarif parkir dituangkan dalam PERDA Kota Malang No. 10 Tahun 2004 Tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Malang No.2 Tahun 2002 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir. Sedangkan untuk

penyempurnaan sistem administrasi, seksi parkir sebagai pengelola lebih memfokuskan pada pelaksanaan khususnya dalam memperketat ijin parkir baru.

4. Faktor Sarana dan Prasarana

Sarana dan prasarana adalah faktor yang sangat penting dalam membantu terciptanya kelancaran kerja dan kemudahan kerja. Ini sesuai pengertian sarana dan prasarana yaitu: “Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan. Sedangkan prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses usaha, proyek pembangunan dan lain-lain” (Depdikbud, 1995 : 786 dan 880).

Akan tetapi sampai saat ini Dinas Perhubungan belum menyediakan secara khusus sarana dan prasarana yaitu kendaraan untuk meningkatkan kinerja pungutan retribusi parkir. Selama ini kendaraan yang dipakai dalam melakukan pungutan adalah kendaraan pribadi. Walaupun Dinas Perhubungan memberikan intensif khusus untuk para mandor parkir dalam melakukan pungutan, hal ini dirasakan seksi parkir masih kurang dalam meningkatkan kinerja pungutan.

Sedangkan penyediaan sarana dan prasarana untuk di kantor seksi parkir, sebagian sudah cukup memadai dan dapat menunjang kinerja. Dan untuk sarana dan prasarana di lapangan (jukir), Dinas Perhubungan

menyediakan seragam jukir berupa rompi. Akan tetapi memang belum cukup untuk seluruh jukir di Kota Malang. Penambahan seragam atau rompi bagi jukir dilakukan secara bertahap.

5. Faktor Pengawasan

Faktor utama yang mendukung kelancaran kinerja Intensifikasi adalah pengawasan terhadap proses implementasi/pelaksanaan di lapangan. Pengawasan adalah proses terakhir dalam sistem dan prosedur. Sebenarnya kunci utama sistem dan prosedur parkir adalah implementasi/pelaksanaan di lapangan. Tanpa pengawasan, maka pelaksanaan dapat menyimpang dari aturan yang ada.

Secara garis besar ada dua tahap pengawasan yaitu dilaksanakan oleh Dishub dan oleh seksi parkir sendiri. Dari Dishub pengawasan dilaksanakan satu bulan sekali dengan mengevaluasi seluruh kinerja jajaran di Dishub termasuk seksi parkir. Sedangkan dari seksi parkir sendiri juga melakukan pengawasan-pengawasan antara lain :

1. Setiap tahun sekali memanggil para jukir untuk memperbarui ijin, diberikan pengarahan, dan sosialisasi sistem dan prosedur.
2. Setiap satu minggu sekali melakukan Inspeksi Mendadak (Sidak) ke lapangan.
3. Setiap hari dilakukan oleh para mandor parkir ketika menarik setoran.

Akan tetapi jika melihat kenyataan di lapangan banyak terjadi pelanggaran pelanggaran baik oleh jukir maupun mandor parkir, maka bisa dikatakan bentuk pengawasan yang ada masih belum cukup efektif. Ini berarti tidak sesuai dengan pendapat Hidayat yang dikutip oleh Bohari (1995:4), mengatakan bahwa : “pengawasan adalah salah satu upaya agar apa yang telah ditentukan serta untuk mengetahui kelemahan-kelemahan, kesulitan dalam pelaksanaan tadi, sehingga berdasarkan pengamatan-pengamatan tersebut dapat diambil suatu tindakan untuk memperbaikinya dan tercapainya wujud semula ”.

Bagaimana bisa melaksanakan pengawasan dengan efektif apabila ternyata di lapangan terjadi penyimpangan pada pengawas (mandor) itu sendiri.

III. Target, Realisasi, dan Kontribusi Retribusi Parkir

Parameter/ukuran tingkat keberhasilan Intensifikasi retribusi parkir adalah seberapa besar realisasi yang dapat dicapai dan berapa kontribusinya terhadap retribusi daerah dan PAD. Besar realisasi dari target yang dibebankan selama tahun 2000-2004 berdasar tabel 6 adalah sebagai berikut :

1. Tahun 2000 mencapai 97,91%
2. Tahun 2001 mencapai 60,52%
3. Tahun 2002 mencapai 100,25%
4. Tahun 2003 mencapai 100,52%
5. Tahun 2004 mencapai 101,51%

Untuk realisasi target terjadi penurunan cukup tajam pada tahun 2001, akan tetapi pada tahun-tahun berikutnya mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Jika menilai dari realisasi target, seksi parkir bisa dikatakan cukup sukses dalam mengelola parkir.

Akan tetapi jika melihat jumlah kendaraan pribadi di Kota Malang pada tahun 2004, potensi pendapatan parkir untuk roda dua dan empat dapat dihitung sebagai berikut

- a. Sepeda motor, (roda dua)

$$165.037 \text{ unit} \times \text{Rp } 500,- \times 8 \times 60\% = \text{Rp. } 396.088.800,- / \text{bulan}$$

$$\text{Satu tahun : Rp. } 396.088.800 \times 12 = \text{Rp. } 4.753.065.600,-$$

- b. Mobil, (roda 4)

$$46435 \text{ unit} \times \text{Rp } 1000,- \times 4 \times 60\% = \text{Rp. } 111.444.000,- / \text{bulan}$$

$$\text{Satu tahun : Rp. } 111.444.000,- \times 12 = \text{Rp. } 1.337.328.000,-$$

Perhitungan diatas, harga dan besarnya prosentase berdasarkan ketentuan Perda No.2 tahun 2002 dan Perda No. 10 tahun 2004. Dengan asumsi masyarakat menggunakan jasa parkir sebanyak dua kali dalam seminggu bagi roda dua, dan satu kali seminggu bagi roda empat (1 Bulan = 4 Minggu).

Dari penghitungan potensi diatas estimasi yang bisa masuk dalam Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Malang seharusnya mencapai Rp. 5 M per tahunnya. Atau paling tidak mencapai 50% (karena adanya pajak parkir). Akan tetapi hasil yang diperoleh sampai tahun 2004 paling tinggi berkisar tujuh ratus jutaan. Jadi bisa dikatakan bahwa upaya intensifikasi belum mampu menggali potensi yang ada.

Dengan target dan realisasi yang sedemikian kecil (dibandingkan potensi) kontribusi retribusi parkir terhadap retribusi daerah dan PAD sangatlah minim. Ini terlihat dari tabel 7 dan tabel 8, prosentase kontribusi retribusi parkir sangatlah kecil.

Kontribusi retribusi parkir seharusnya dapat ditingkatkan dengan memberikan beban target sesuai dengan potensi parkir di Kota Malang.

IV. Faktor Pendukung dan Penghambat

IV.1. Faktor Pendukung

Proses pengelolaan retribusi parkir dengan upaya intensifikasi retribusi parkir di Kota Malang tidak terlepas dari keberadaan faktor pendukung dan penghambat, baik yang datang dari dalam organisasi maupun dari luar organisasi.

Dalam pelaksanaannya upaya Intensifikasi retribusi parkir memiliki beberapa faktor pendukung yang diharapkan mampu mensukseskan pelaksanaan intensifikasi retribusi parkir. Faktor pendukung internal maupun eksternal merupakan sumber motivasi dan *power* bagi Dinas Perhubungan seksi parkir untuk melangkah lebih maju dalam mewujudkan tujuan organisasi.

Restrukturisasi yang dilakukan Pemerintah Daerah Kota Malang terhadap Dishub untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas kinerja merupakan langkah strategis baik untuk jangka pendek maupun jangka panjang. Kebijakan ini sesuai dengan amanat UU No. 32 tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah yang memberikan otonomi seluas-luasnya pada Pemerintah Daerah (pasal 2 ayat 3).

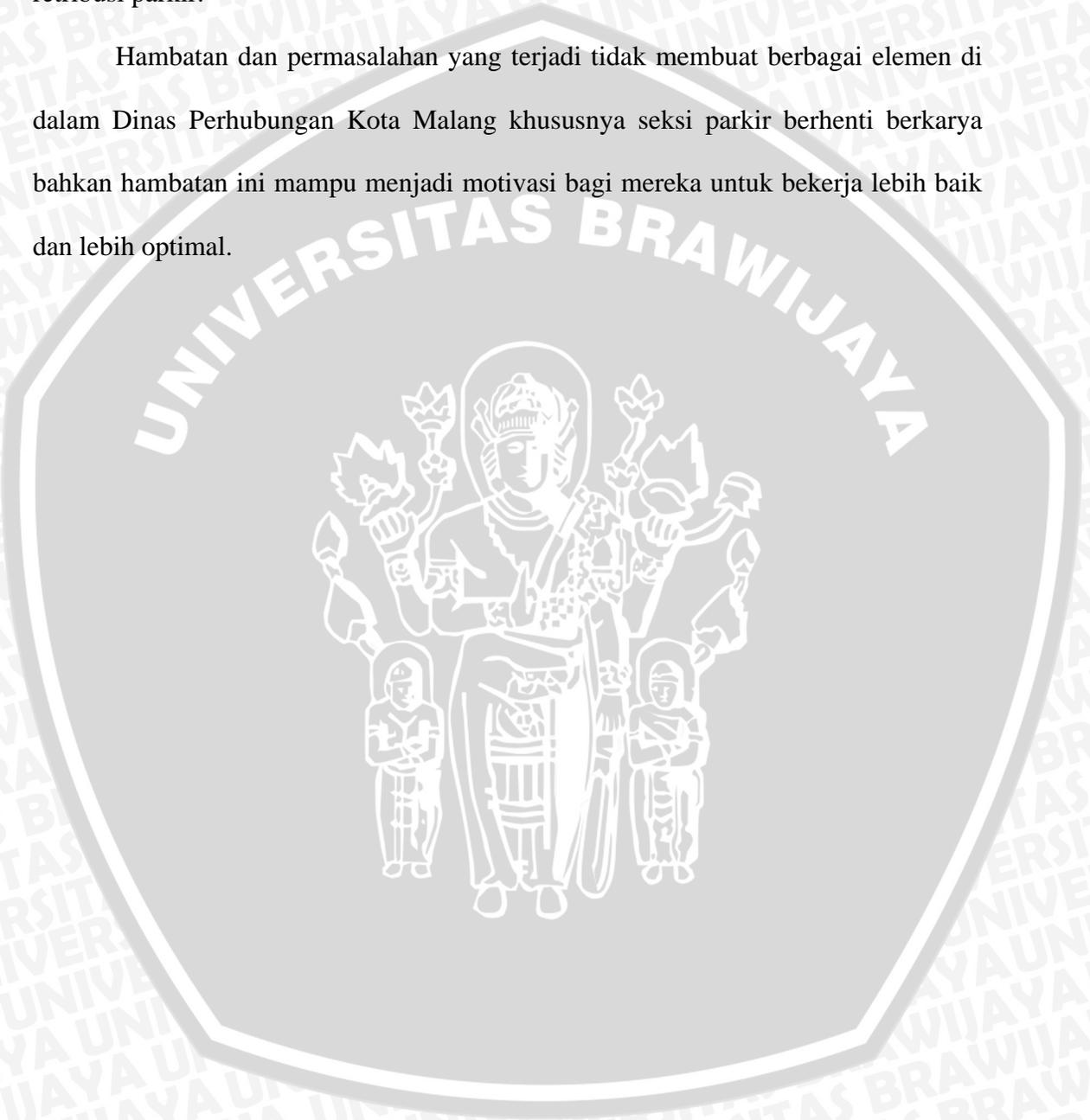
Dengan latar belakang kota pendidikan, industri, wisata, dan terus bertambahnya jumlah kendaraan, Kota Malang memiliki potensi yang cukup besar untuk terus dikembangkan. Seksi parkir diharapkan bisa memenuhi target yang dibebankan meskipun dengan minimnya sarana dan prasarana.

IV.2. Faktor Penghambat

Secara umum implementasi/pelaksanaan sistem, prosedur, dan upaya intensifikasi berjalan baik walaupun dalam pelaksanaannya masih terdapat kelemahan-kelemahan. Hambatan-hambatan yang ada mengakibatkan proses pelaksanaan menjadi tidak sesuai dengan system dan prosedur yang seharusnya dijalankan secara baik oleh berbagai pihak. Hal ini menyebabkan proses pelaksanaan pungutan maupun setoran retribusi parkir kota Malang tidak berjalan secara efektif dan efisien. Hambatan-hambatan tersebut disebabkan berbagai faktor, baik yang bersifat internal maupun faktor eksternal yang tidak mendukung tercapainya sasaran dalam pelaksanaan. Misalnya seperti tidak adanya kendaraan bermotor untuk pengawasan khusus untuk seksi parkir, tidak adanya kendaraan motor untuk mandor parkir disertai kurangnya intensif yang diberikan untuk mengganti biaya transport, kurangnya jumlah sumber daya manusia untuk pungutan (mandor). Hambatan-hambatan tersebut jika dihubungkan dengan beberapa fakta lain yaitu adanya perbedaan pernyataan mengenai besarnya setoran harian antara jukir dengan kasi parkir, dan hasil retribusi parkir yang demikian kecil jika dibandingkan dengan

potensi. Maka bisa disimpulkan ada bentuk potensi kebocoran hasil pungutan retribusi parkir.

Hambatan dan permasalahan yang terjadi tidak membuat berbagai elemen di dalam Dinas Perhubungan Kota Malang khususnya seksi parkir berhenti berkarya bahkan hambatan ini mampu menjadi motivasi bagi mereka untuk bekerja lebih baik dan lebih optimal.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Pemerintah Daerah membuat program khusus untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah. Karena setelah otonomi digulirkan, Pendapatan Asli Daerah merupakan tumpuan utama Daerah dalam menjalankan otonomi dengan lebih baik. Maka dari itu Pemerintah Daerah harus mampu mengoptimalkan seluruh potensi daerah yang ada. Pemerintah Kota Malang sebagai Kota nomor dua di Jawa Timur memiliki banyak sekali potensi yang dapat digali untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Malang. Salah satu potensi ini ialah pendapatan dari sektor retribusi parkir. Sesuai dengan Keputusan Walikota No.343 Tahun 2004 pengelolaan retribusi parkir di tepi jalan umum adalah oleh Dinas Perhubungan Seksi Parkir.

Sistem dan prosedur retribusi parkir baik yang ada dalam Perda maupun petunjuk pelaksanaan adalah bersifat jelas, semua hal sampai yang bersifat teknis telah diatur. Akan tetapi dalam pelaksanaannya banyak terjadi penyimpangan. Penyimpangan tersebut banyak bersumber dari mandor dan jukir.

Untuk meningkatkan pendapatan retribusi parkir, seksi parkir melakukan upaya intensifikasi melalui peningkatan kinerja pungutan, faktor

manusia, faktor organisasi, faktor administrasi, faktor sarana dan prasarana, dan faktor pengawasan.

Hasilnya selama kurun waktu tahun 2000-2004 seksi parkir mampu meraup pendapatan sesuai target yang dibebankan. Akan tetapi jika dibandingkan dengan potensi parkir yang demikian besar, target dan realisasi adalah sangat kecil. Maka dari itu bisa disimpulkan bahwa upaya intensifikasi retribusi parkir oleh Dinas Perhubungan Seksi Parkir belum mampu menggali potensi yang ada secara maksimal.

B. Saran

Berbagai permasalahan yang timbul dalam implemementasi/pelaksanaan sistem prosedur dan upaya intensifikasi retribusi parkir menuntut upaya perubahan dan perbaikan yang mendasar baik yang menyangkut kebijakannya, sistemnya maupun organisasi pelaksanaannya. Berdasarkan uraian di atas maka saran yang dapat disampaikan peneliti adalah sebagai berikut :

1. Kepala Daerah/Walikota selaku eksekutif perlu memberikan penambahan pegawai kepada Dinas Perhubungan Seksi Parkir khususnya untuk posisi mandor parkir untuk meningkatkan kinerja pungutan dan meminimalisir penyimpangan.
2. Kepala Daerah/Walikota selaku eksekutif perlu memberikan penambahan sarana dan prasarana khususnya kendaraan bermotor bagi

seksi parkir untuk meningkatkan kinerja pungutan dan memudahkan pengawasan.

3. Dinas Perhubungan seksi parkir harus meningkatkan sosialisasi sistem dan prosedur parkir misalnya melalui penempelan stiker-stiker (yang bertuliskan tarif parkir, himbauan dll) pada angkutan umum dan tempat-tempat parkir..
4. Dinas Perhubungan khususnya seksi parkir perlu membentuk sebuah layanan pengaduan khusus mengenai pelayanan tempat parkir umum.
5. Dinas Perhubungan perlu mengadakan diklat-diklat yang berkaitan dengan jukir mengenai sistem dan prosedur parkir, ketrampilan parkir dan *public service*.
6. Untuk meningkatkan kinerja mandor dan jukir, Dinas Perhubungan perlu memberi *system reward*. Misalnya melalui layanan pengaduan khusus mengenai pelayanan tempat parkir umum, dibuat juga poling tentang pelayanan jukir, jika terdapat jukir mendapatkan nilai tertinggi berhak atas hadiah atau penghargaan tertentu.
7. Dinas Perhubungan Seksi Parkir harus memiliki strategi yang tepat dalam hal pengawasan yaitu dengan mendesain proses pengawasan yang lebih efektif dan disertai sanksi yang tegas.

DAFTAR PUSTAKA

- Bambang Prakoso, Kesit. 2003. *Pajak dan Retribusi Daerah*. Yogyakarta. UII Press.
- Davey, K. J. 1992. *Pembiayaan Pemerintahan Daerah Diterjemahkan Oleh Ami*. Jakarta. Penerbit UI
- Devas, Nick.1992. *Keuangan Pemerintahan Daerah di Indonesia*. Jakarta. UI Press
- FIA.1997. *Pedoman Penyusunan Skripsi Fakultas Ilmu Administrasi*.. Malang FIA Unibraw
- Handayaniingrat, S. 1984 *Pengantar Ilmu Administrasi dan Manajemen*. Jakarta Gunung Agung.
- Ichsan, M et. at. 1997. *Administrasi Keuangan Daerah* : Pengelolaan dan Penyusunan APBD. Malang. Brawijaya Press.
- Kaho, Josef Riwu. 2006 *Prospek Otonomi Daerah di Negara Republik Indonesia*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada.
- Mardiasmo. 2002. *Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah*. Yogyakarta Andi Press
- Miles, Mathew. A dan Michael A. Huberman. 1992. *Analisis Data Kualitatif diterjemahkan Tjejep Rohidi*. Jakarta. UI Press
- Munawir, S 1995. *Pokok-Pokok Perpajakan*. Yogyakarta. Liberti
- Moleong, Lexy (ed). 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*.. Bandung Remaja Rosdakarya
- Nazir.1988. *Metode Penelitian*. Jakarta. Ghalia.
- R. Santoso Brotodiharjo. 1993. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta Eresco.
- Sumitro, Rochmad. 1979. *Dasar-dasar Hukum Pajak dan Pajak Pendapatan*. Jakarta. Eresco

S. P Siagian. 1995. *Manajemen Strategik*. Jakarta. Bumi Aksara.

Tjiptoherijanto, Priyono. 1987. *Perspektif Daerah Dalam Pembangunan Nasional*. Jakarta. FE UI.

Wayong, J. 1995. *Administrasi Keuangan Daerah*. Jakarta. Ichtiar.

Undang-Undang

Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah

Undang-Undang No. 33 Tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah

Undang-Undang No. 34 Tahun 2000 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang No. 18 Tahun 1997 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah

Peraturan Daerah Kota Malang No. 2 Tahun 2002 Tentang Retribusi Parkir

Peraturan Daerah Kota Malang No.10 Tahun 2004 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Malang No. 2 Tahun 2002 Tentang Retribusi Parkir

Keputusan Walikota No. 13 Tahun 2001 tentang Uraian Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Organisasi.

Media Cetak

Jawa Pos, 8 Mei 2006

Web Site

www.Malang.go.id