

**ANALISIS PENGAWASAN DALAM PELAKSANAAN  
RETRIBUSI PARKIR TEPI JALAN UMUM UNTUK  
PENCAPAIAN TARGET APBD KABUPATEN MALANG  
TAHUN 2017**

**(STUDI PADA UNIT PELAKSANA TEKNIS DINAS PERHUBUNGAN  
KEPANJEN)**

**SKRIPSI**

**Diajukan untuk Menempuh Ujian Sarjana pada Fakultas Ilmu  
Administrasi Universitas Brawijaya**

**RENCY NOVIA PERMATASARI  
NIM. 135030400111057**



**UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI  
JURUSAN ILMU ADMINISTRASI BISNIS  
PROGRAM STUDI PERPAJAKAN  
MALANG  
2018**

## TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : Analisis Pengawasan Dalam Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum untuk Pencapaian Target APBD Kabupaten Malang Tahun 2017 (Studi pada Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kapanjen)

Disusun Oleh : Rency Novia Permatasari

NIM : 135030400111057

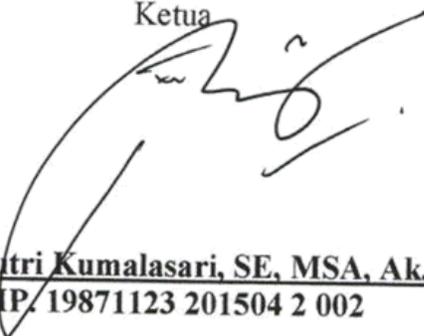
Fakultas : Ilmu Administrasi

Program Studi : Perpajakan

Malang, 21 Agustus 2018

Komisi Pembimbing

Ketua



Kartika Putri Kumalasari, SE, MSA, Ak, CA  
NIP. 19871123 201504 2 002

## TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, pada:

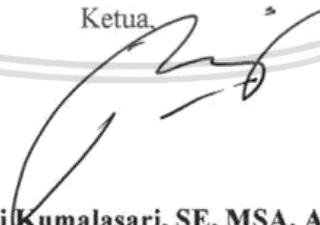
Hari : Senin  
 Tanggal : 24 September 2018  
 Jam : 12.00  
 Skripsi atas nama : Rency Novia Permatasari  
 Judul : Analisis Pengawasan Dalam Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum untuk Pencapaian Target APBD Kabupaten Malang Tahun 2017 (Studi pada Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kapanjen)

dan dinyatakan

**LULUS**

**MAJELIS PENGUJI**

Ketua,



**Kartika Putri Kumalasari, SE, MSA, Ak, CA**  
 NIP. 19871123 201504 2 002

Anggota,



**Rosalita Rachma Agusti, SE, MSA, Ak**  
 NIP. 19870831 201404 2 001

Anggota,



**Damas Dwi Anggoro, SAB, MA**  
 NIP. 20160789 0626 1 001



## PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, didalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan orang lain untuk mendapatkan karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata didalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur penjiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta proses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, Agustus 2018

Mahasiswa

**Rency Novia Permatasari**  
**NIM. 135030400111057**

**CURRICULUM VITAE**

**Nama** : Rency Novia Permatasari

**Tempat, Tanggal Lahir** : Malang, 23 November 1994

**Jenis Kelamin** : Perempuan

**Agama** : Islam

**Alamat Asal** : Jl. Pesarean RT.06 RW.03 Dusun Wonosari,  
Kecamatan Wonosari, Malang

**Alamat di Malang** : Jl. Bendungan Wlingi 22A Lowokwaru, Malang

**Email** : [rencyrenyren@gmail.com](mailto:rencyrenyren@gmail.com)

**Riwayat Pendidikan** : 1999 – 2001 TK Dharmawanita 01 Wonosari  
2001 – 2007 SD Negeri 02 Wonosari  
2007 – 2010 SMP Negeri 02 Kepanjen  
2010 – 2013 SMA Negeri 1 Kepanjen  
2013 – 2018 Universitas Brawijaya

**Pengalaman Kerja** : 2016 Staf Accounting & Tax di PT. Kaltim Prima  
Coal (internship)



## RINGKASAN

Rency Novia Permatasari, 2018. **Analisis Pengawasan Dalam Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum untuk Pencapaian Target APBD Kabupaten Malang Tahun 2017 ( Studi pada Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kapanjen)**. Kartika Putri Kumalasari, SE, MSA, AK, CA

Kabupaten Malang sebagai kabupaten pelaksana otonomi daerah diberikan kewenangan seluas-luasnya disertai dengan pemberian hak dan kewajiban meyelenggarakan otonomi. Salah satu wujud dari otonomi daerah adalah peyelenggaraan keuangan daerah dan kebijakan retribusi daerah adalah merupakan kewenangan atas hal tersebut. Pemungutan Retribusi Parkir di Kabupaten Malang adalah salah satu dari pelaksanaan. Dalam pelaksanaannya, retribusi parkir tepi jalan umum pada tahun 2017 masih banyak ditemukan beberapa masalah. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini ingin mengetahui pengawasan dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum untuk pencapaian target APBD Kabupaten Malang Tahun 2017 di Kecamatan Kapanjen yang merupakan ibukota Kabupaten Malang.

Jenis penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Fokus penelitiannya adalah mekanisme pengawasan lapang yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum. Lokasi penelitian di UPT Dinas Perhubungan Kapanjen dan untuk lokasi kedua adalah di sepanjang ruas Jalan Ahmad Yani Kapanjen. Teknik pemilihan informan menggunakan *purposive sampling*. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi.

Hasil dari penelitian ini adalah pengawasan lapang yang dilakukan Dinas Perhubungan berpedoman pada Peraturan Daerah. Target dalam APBD tahun 2017 juga sudah terpenuhi karena adanya data potensi parkir yang menjadi dasar setoran wajib petugas parkir atas pungutan retribusi. Menurut narasumber dari staf Dinas Perhubungan dan dari para petugas parkir menyatakan bahwa pengawasan yang dilakukan sudah berjalan dengan baik. Namun saat melakukan observasi peneliti masih menemukan beberapa permasalahan di lapang yang tidak sesuai atau melanggar peraturan. Dalam pelaksanaan pengawasan Dinas Perhubungan ternyata belum memiliki SOP (Standar Operasional Prosedur) dan peraturan tertulis mengenai mekanisme pengawasan sehingga menyebabkan lemahnya peraturan secara hukum dan menimbulkan ketidaksamaan perilaku bagi pengawas dan petugas parkir.

**Kata Kunci : Otonomi Daerah, Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum, Pengawasan**

## SUMMARY

Rency Novia Permatasari, 2018. **Analysis in the Monitoring Implementation of Public Road Parking Retribution towards the Target Achievement of Regional Expenditure of Malang Regency in 2017 (a Study Conducted in the Technical Implementary Unit of Kepanjen Transportation Department)**. Kartika Putri Kumalasari, SE, MSA, AK, CA

Malang Regency as an Implementary regency of regional autonomy is comprehensively authorized along with the provision of rights and obligations to administer its autonomy. One of the tangible authorization form of the aforementioned regional autonomy is the regional financial administration as well as the regional retribution policy. The collection of parking retribution is one of its derivative form of enforcement. Within its implementation, it is evident to say that there still found several problems relating to the Public Road Parking Retribution in 2017. Based on the previous sentence, this research aims to acknowledge the monitoring activity within the implementation of public road parking retribution with regard to the target achievement of regional expenditure of Malang regency of 2017 in Kepanjen, the capital of Malang regency.

This research employed qualitative method with descriptive approach. The focus of this study is the mechanism of field supervision conducted by Department of Transportation with regard to the Public Road Parking Retribution. The specified primary location of this study is in the Technical Implementary Unit of Kepanjen Transportation Department, while the secondary location took place in along the road of Ahmad Yani street, Kepanjen. In the matter of informant selection technique, this study considerably utilized the purposive sampling method, while for the purpose of data collection technique, this study evidently underwent the methods of observation, interview and documentation.

The results of this study, amongst others asserted that the field observation goes in line with the guidelines stipulated by the regional regulations. The target within 2017 Regional Expenditure was also comprehensively fulfilled due to the data of parking potential that is regarded as the mandatory deposit basis of parking officer towards the retribution levy. According to the interviewees on behalf of a staff and the parking officers, they stated that the monitoring activities were performed on a firm basis. Contrast with that, at the moment of field observation, the researcher still found several field technical problems which are not appropriately suitable or transgressing the regulations. Within the Implementary actions performed by the Department of Transportation, it is evident to assert that they have not been possessing any Standard Operational Procedures as well as any written regulations concerning the monitoring mechanism, thus resulting in weak regulations on legal basis beside causing behavioural inequalities for supervisors and parking officers.

**Keywords: Regional Autonomy, Public Road Parking Retributions, Monitoring**

## KATA PENGANTAR

Puji Syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayah-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Analisis Pengawasan dalam Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Untuk Pencapaian Target APBD Kabupaten Malang Tahun 2017 (Studi Kasus pada: Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kapanjen)”**. Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Perpajakan pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang. Peneliti menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini peneliti menyampaikan terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS, selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya
2. Ibu Prof. Dr. Endang Siti Astuti, M.Si, selaku Ketua Jurusan Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya
3. Bapak Dr. Kadarisman Hidayat, selaku Ketua Program Studi Perpajakan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya
4. Ibu Kartika Putri Kumalasari, SE, MSA, AK, CA selaku Dosen Pembimbing yang telah membimbing, memberikan kritik dan saran hingga terselesaikannya skripsi ini

5. Bapak dan Ibu Dosen program Studi Perpajakan yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat bagi peneliti sehingga dapat menjadi bekal dalam penyusunan skripsi
6. Bapak Supriono Eddy Hermanto dan Ibu Lasmi yang merupakan kedua orang tua kandung dari peneliti yang selalu mendoakan dan tak pernah lelah memberikan dukungan dalam proses pengerjaan skripsi ini
7. Adik kandung dari peneliti yaitu Ricky Wulan Purnamasari yang juga selalu memberikan semangat agar kakaknya dapat mencapai gelar sarjana dan dapat menjadi contoh yang baik bagi adiknya
8. Teman-teman seperjuangan Perpajakan angkatan 2013, yang selalu menemani dan saling memberikan dukungan satu sama lain
9. Sahabat – sahabat terbaik saya dari Ng\*ks yang beranggotakan Wike, Fachrurizka, Haydar, Arda dan Anry yang selalu menyemangati, memotivasi, menghibur, mendoakan dan dapat menjadi tempat berbagi dalam keadaan apapun
10. Sahabat – sahabat terbaik saya sejak SMA yaitu Yuniar dan Dea yang selalu memberikan dukungan, mengingatkan ibadah, mengingatkan untuk menjaga kesehatan, dan memberikan tawa pada setiap pertemuan
11. Teman – teman seimbang Ibu Kartika Putri Kumalasari yang selalu memberikan kritik dan saran yang baik bagi penyusunan skripsi ini serta saling mendukung dan peduli satu sama lain

12. Teman – teman satu kosan yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu yang selalu memberikan motivasi dan mendoakan dalam proses pengerjaan skripsi ini
13. Bapak dan Ibu pegawai di UPTD Perhubungan Kapanjen yang telah membantu saya dalam memperoleh data untuk pengerjaan skripsi
14. Semua pihak yang tidak bisa saya sebutkan semuanya yang telah memberikan dukungan positif dalam proses pengerjaan hingga terselesaikannya skripsi ini

Demi kesempurnaan skripsi ini, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan dan diperlukan. Semoga karya tulis dalam bentuk skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak yang membutuhkan.

Malang, Agustus 2018

Peneliti

DAFTAR ISI

	Halaman
<b>MOTTO</b> .....	i
<b>TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI</b> .....	ii
<b>TANDA PENGESAHAN SKRIPSI</b> .....	iii
<b>PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI</b> .....	iv
<b>RINGKASAN</b> .....	v
<b>SUMMARY</b> .....	vi
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	x
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xiii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xiv
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah .....	6
C. Tujuan Penelitian .....	6
D. Kontribusi Penelitian .....	6
E. Sistematika Pembahasan .....	7
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Tinjauan Empiris.....	9
B. Tinjauan Teoritis .....	13
1. Otonomi Daerah .....	13
2. Keuangan Daerah dan APBD .....	16
3. Pendapatan Asli Daerah .....	20
a) Pengertian Pendapatan Asli Daerah .....	20
b) Sumber Pendapatan Asli Daerah .....	21
4. Retribusi Daerah .....	25
a) Ciri-Ciri Retribusi Daerah .....	26
b) Objek Retribusi Daerah .....	27
5. Retribusi Jasa Umum .....	28
a) Jenis Retribusi Jasa Umum .....	28
6. Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum .....	32



a) Objek dan Subyek Retribusi Parkir .....	32
b) Pengelolaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum .....	33
7. Wilayah.....	36
a) Pengertian Wilayah .....	36
b) Parkir Menurut Tempat .....	41
c) Posisi Parkir .....	43
8. Pengawasan.....	44
a) Pengertian Pengawasan .....	44
b) Tujuan dan Fungsi Pengawasan .....	46
c) Teknik Pengawasan .....	49
d) Proses Pengawasan .....	50
C. Kerangka Pemikiran .....	52

**BAB III METODE PENELITIAN**

A. Jenis Penelitian .....	54
B. Fokus Penelitian .....	55
C. Lokasi dan Situs Penelitian .....	56
D. Unit Analisis .....	57
E. Sumber Data .....	58
F. Teknik Pemilihan Informan .....	59
G. Teknik Pengumpulan Data .....	60
H. Instrumen Penelitian .....	61
I. Analisis Data .....	63
J. Validasi Data .....	66
K. Reliabilitas Data .....	67

**BAB IV PEMBAHASAN**

A. Gambaran Umum Tempat Penelitian .....	68
1. Keadaan geografis Tempat Penelitian .....	68
2. Keadaan Administratif Kecamatan Kepanjen.....	68
3. Keadaan Transportasi Kecamatan Kepanjen.....	70



4. Ruas Jalan Lokasi Penelitian .....	71
B. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kabupaten Malang .....	72
1. Tugas Pokok dan Fungsi .....	72
2. Visi dan Misi .....	75
3. Tujuan dan Saran .....	75
4. Struktur Organisasi .....	76
5. Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kapanjen .....	78
a. Alamat .....	78
b. Wilayah Kerja UPT Dinas Perhubungan Kapanjen .....	78
c. Tugas UPT Dinas Perhubungan Kapanjen .....	78
d. Fungsi UPT Dinas Perhubungan Kapanjen .....	79
e. Fungsi UPT Dinas Perhubungan Kapanjen .....	80
f. Struktur UPT Dinas Perhubungan Kapanjen .....	81
C. Penyajian Data .....	81
1. Pengawasan Lapangan yang Dilakukan Dinas Perhubungan dalam Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kecamatan Kapanjen ..	81
a. Pengawasan dalam Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum	81
D. Analisis Data .....	105
1. Pengawasan Lapangan yang Dilakukan Dinas Perhubungan dalam Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kecamatan Kapanjen ..	105
a. Pengawasan dalam Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum .....	105

## BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan .....	116
B. Saran .....	118

1. Bagi UPT Dinas Perhubungan Kapanjen ..... 118  
2. Peneliti Selanjutnya ..... 119

**DAFTAR PUSTAKA ..... 120**

**LAMPIRAN ..... 125**



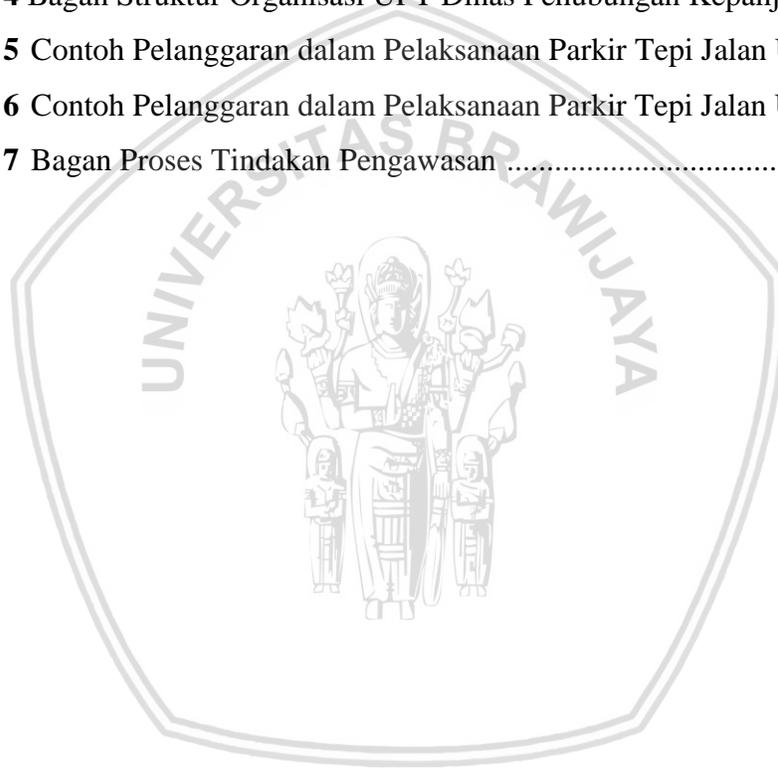
**DAFTAR TABEL**

<b>Tabel 1</b>	Data Target dan Realisasi dari Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum pada UPT Dinas Perhubungan Kapanjen .....	4
<b>Tabel 2</b>	Penelitian Terdahulu .....	11
<b>Tabel 3</b>	Tarif Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kabupaten Malang .....	90
<b>Tabel 4</b>	Rangkuman Hasil Wawancara dari Dinas Perhubungan .....	96
<b>Tabel 5</b>	Rangkuman Hasil Wawancara dari 19 Petugas Parkir .....	99
<b>Tabel 6</b>	BAB III tentang Pengelolaan Tempat Parkir pada Peraturan Daerah No. 03 Tahun 2006 .....	100
<b>Tabel 7</b>	BAB IV tentang Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum pada Peraturan Daerah No. 10 Tahun 2010 .....	103



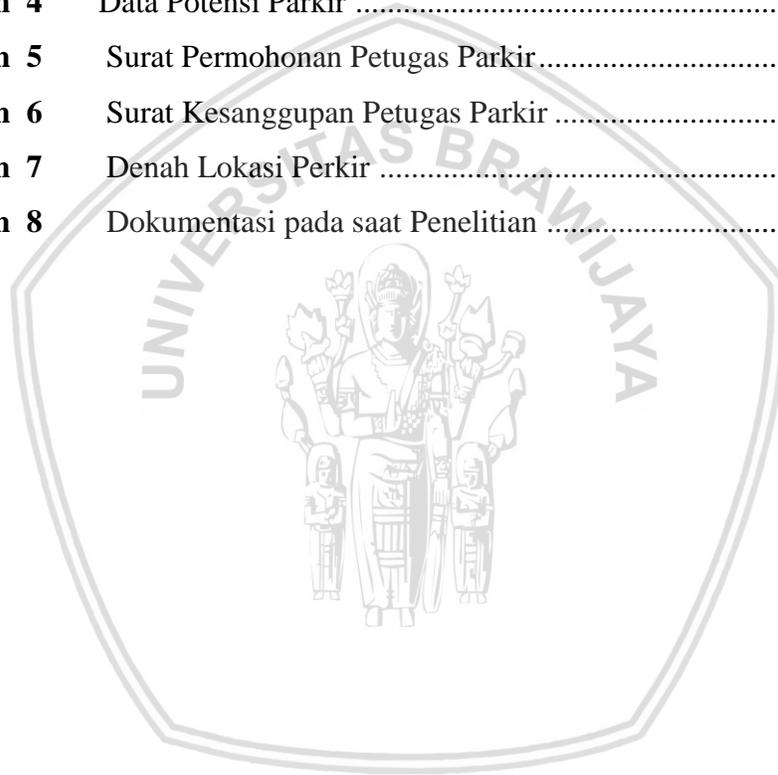
## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 1</b> Kerangka Pemikiran .....	52
<b>Gambar 2</b> Spiral Analisis Data .....	62
<b>Gambar 3</b> Peta Kecamatan Kepanjen .....	70
<b>Gambar 4</b> Bagan Struktur Organisasi UPT Dinas Pehubungan Kepanjen .....	80
<b>Gambar 5</b> Contoh Pelanggaran dalam Pelaksanaan Parkir Tepi Jalan Umum.....	92
<b>Gambar 6</b> Contoh Pelanggaran dalam Pelaksanaan Parkir Tepi Jalan Umum.....	93
<b>Gambar 7</b> Bagan Proses Tindakan Pengawasan .....	111



**DAFTAR LAMPIRAN**

<b>Lampiran 1</b>	Daftar Pertanyaan Wawancara .....	124
<b>Lampiran 2</b>	CV Narasumber dari UPT Dinas Perhubungan Kapanjen .....	126
<b>Lampiran 3</b>	Realisasi Retribusi Parkir .....	127
<b>Lampiran 4</b>	Data Potensi Parkir .....	131
<b>Lampiran 5</b>	Surat Permohonan Petugas Parkir.....	135
<b>Lampiran 6</b>	Surat Kesanggupan Petugas Parkir .....	136
<b>Lampiran 7</b>	Denah Lokasi Perkir .....	137
<b>Lampiran 8</b>	Dokumentasi pada saat Penelitian .....	156



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Kabupaten Malang sebagai kabupaten pelaksana otonomi daerah diberikan kewenangan seluas-luasnya disertai dengan pemberian hak dan kewajiban menyelenggarakan otonomi tersebut. Dewasa ini, untuk meningkatkan akuntabilitas penyelenggaraan otonomi daerah, Pemerintah Daerah diberi kewenangan yang lebih besar dalam hal retribusi daerah. Berkaitan dengan pemberian kewenangan tersebut sesuai dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang pemerintah Daerah sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 tahun 2008 dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, maka perluasan kewenangan retribusi tersebut dilakukan dengan memberikan kewenangan kepada Pemerintah Daerah dalam penetapan tarif (Malangkab, 2017).

Kebijakan retribusi daerah dilaksanakan berdasarkan prinsip demokrasi, pemerataan dan keadilan, peran serta masyarakat dan akuntabilitas dengan memperhatikan potensi daerah (Penjelasan atas Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Jasa Umum). Oleh karena itu, retribusi memiliki objek, subjek, tarif dan berbagai ketentuan pengenaan tersendiri yang mungkin berbeda dengan jenis pajak atau retribusi daerah lainnya.

Pemungutan Retribusi Parkir di Kabupaten Malang adalah salah satu dari pelaksanaan otonomi yang luas, nyata dan bertanggung jawab sebagai mana yang dimaksud dalam undang-undang Nomor 32 tahun 2004 tentang pemerintah daerah merupakan upaya pemerintah daerah dalam menggali dan mengembangkan potensi daerah dalam rangka untuk memperoleh dana sehubungan dengan penyelenggaraan tugas pemerintahan dan pembangunan daerah. Objek dari retribusi parkir tersebut adalah penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang di tentukan oleh pemerintah daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Untuk melaksanakan kewenangan peyelenggaraan keuangan daerah dalam bidang retribusi parkir tepi jalan umum tentunya pemerintah Kabupaten Malang harus memiliki target yang telah ditetapkan. Target tersebut diuraikan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), dalam menetapkan APBD tentu saja ada perbedaan dari periode ke periode (Dishub Kabupaten Malang, 2017).

Retribusi parkir dapat menjadi salah satu sumber pendapatan daerah yang potensial karena saat ini fenomena parkir tepi jalan umum seolah menjamur di kalangan masyarakat luas, menurut salah satu staf Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Perhubungan Kepanjen yaitu Ibu Uswatun menyatakan hal tersebut dapat dirasakan apabila sedang berpergian ke suatu tempat misalnya ruko, toko, pasar, swalayan, taman hiburan, bank, atau bahkan warung-warung makan tepi jalan dan tempat umum lainnya maka akan menjumpai tukang parkir dan apabila kita membawa kendaraan maka tentu saja kita harus membayar uang parkir. Fenomena

menjamurnya parkir tepi jalan umum dapat terjadi juga karena faktor semakin bertambahnya volume kendaraan yang terus meningkat terutama kendaraan bermotor roda dua, sehingga memicu semakin bertambahnya titik parkir di tepi jalan umum. Di Kabupaten Malang, khususnya Kecamatan Kepanjen yang merupakan ibukota kabupaten, fenomena yang memicu mengenai hal-hal yang terkait dengan parkir tepi jalan umum tak dapat dihindarkan karena Kecamatan Kepanjen memiliki mobilitas masyarakat yang tinggi dibandingkan dengan daerah lain di Kabupaten Malang karena merupakan pusat desentralisasi.

Terkait masalah retribusi parkir, saat ini masyarakat sering berpikir bahwa uang parkir yang telah dibayarkan akan digunakan atau disimpan secara pribadi oleh tukang parkir namun pada kenyataannya tukang parkir resmi yang memiliki ijin harus menyetorkan uang tersebut kepada lembaga terkait berdasarkan kesepakatan yang telah dibuat. Lembaga yang menangani hal ini tentu saja adalah Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan memiliki wewenang untuk menangani prosedur perpajakan secara rinci mulai dari pendaftaran, ijin tugas, pengelolaan, hingga pengawasan (Dishub Kabupaten Malang). Berdasarkan hasil observasi awal dari peneliti pada tahun 2017, menurut Dinas Perhubungan ada permasalahan lain yang timbul dari fenomena-fenomena yang telah dijelaskan diatas yaitu perilaku juru parkir (jukir) yang kurang tertib dalam melaksanakan tugasnya. Di Kecamatan Kepanjen dapat ditemukan beberapa jukir yang melakukan kecurangan yaitu dengan mempermainkan tarif dan tidak memberikan tanda bukti parkir (karcis) atau bahkan

menggunakan satu karcis secara berulang-ulang kepada pengguna jasa parkir, selain itu adanya jukir illegal maupun titik parkir illegal serta jukir illegal yang ikut mengelola tempat parkir yang legal juga merupakan masalah yang perlu tindakan tegas dari pemerintah Kabupaten Malang. Namun meskipun ada beberapa kecurangan yang dilakukan juru parkir, tahun 2017 pada triwulan I, II, III dan IV Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Perhubungan Kapanjen yang menangani pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum tersebut dapat mencapai realisasi dari target yang telah ditentukan pada APBD. Berikut ini adalah data target dan realisasi dari pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum pada UPT Dinas Perhubungan Kapanjen

**Tabel 1 Data target dan realisasi dari pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum pada UPT Dinas Perhubungan Kapanjen**

Triwulan	Target Tahun 2017	Realisasi	Presentase
I	Rp. 532.229.500	Rp. 128.033.000	24,06%
II	Rp. 532.229.500	Rp. 268.558.500	50,46%
III	Rp. 548.200.000	Rp. 413.402.000	75,41%
IV	Rp. 547.500.000	Rp. 547.660.000	100,03%

Sumber: UPT Dinas Perhubungan Kapanjen 2017

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa target untuk tahun 2017 adalah sebesar Rp. 532.229.500 dan pada triwulan I telah mencapai realisasi sebesar Rp.

128.033.000 dengan presentase 24,06%, lalu pada triwulan II telah mencapai realisasi sebesar Rp. 268.558.500 dengan presentase 50,46%. Kemudian pada triwulan III terjadi perubahan target untuk tahun 2017 menjadi Rp. 548.200.000 hal ini terjadi karena ada Perubahan Anggaran Keuangan (PAK) di APBD Kabupaten Malang, dan pada triwulan III telah mencapai realisasi sebesar Rp. 413.402.000 dengan presentase 75,41%. Lalu pada triwulan IV terjadi lagi perubahan target yaitu menjadi Rp.547.500.000 dan pada triwulan IV telah berhasil mencapai realisasi sebesar Rp.547.660.000 dengan presentase 100,03%.

Dengan adanya data mengenai realisasi target pelaksanaan retribusi parkir tersebut secara sepintas dapat dilihat bahwa sebenarnya Dinas Perhubungan telah mampu untuk mencapai target namun hal yang menimbulkan kerancuan adalah karena masih ditemukannya kecurangan yang dilakukan juru parkir akan tetapi Dinas Perhubungan masih mampu mencapai target yang telah ditetapkan sekalipun terjadi kenaikan target pada pertengahan tahun. Maka dengan adanya berbagai macam permasalahan tersebut peneliti ingin menguraikan dan menunjukkan mekanisme yang dilakukan oleh UPT Dinas Perhubungan dalam melaksanakan pengawasan atas pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum di Kecamatan Kepanjen untuk pencapaian APBD tahun 2017. Dengan demikian peneliti tertarik untuk meneliti mengenai **“Analisis Pengawasan dalam Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Untuk Pencapaian Target APBD Kabupaten Malang Tahun 2017 (studi kasus pada Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kepanjen)”**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka rumusan masalah adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengawasan lapangan yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum untuk pencapaian target APBD Kabupaten Malang tahun 2017 di Kecamatan Kepanjen?

## **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui, menganalisis dan menjelaskan mekanisme pengawasan lapangan yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum untuk pencapaian target APBD Kabupaten Malang tahun 2017 di Kecamatan Kepanjen.

## **D. Kontribusi Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi sebagai berikut:

1. Kontribusi Akademis
  - a. Hasil penelitian ini diharapkan bisa berkontribusi dan dijadikan sebagai informasi dalam pengembangan teori Pajak Daerah dan Retribusi Daerah tentang retribusi jasa umum khususnya retribusi parkir tepi jalan umum.
  - b. Sebagai salah satu bahan referensi bagi penelitian selanjutnya.
2. Kontribusi Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak instansi terkait sebagai bahan pertimbangan instansi dalam mengatasi permasalahan dan meningkatkan secara optimal pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum.

### **E. Sistematika Pembahasan**

Sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

#### **BAB I : PENDAHULUAN**

Bab ini merupakan pendahuluan berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, kontribusi penelitian dan sistematika pembahasan.

#### **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini menjelaskan landasan teori yang digunakan berkaitan dengan permasalahan yang dibahas, penelitian terdahulu dan kerangka pemikiran

#### **BAB III : METODE PENELITIAN**

Bab ini menjelaskan tentang metode penelitian yang meliputi : jenis penelitian, fokus penelitian, lokasi dan situs penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, dan analisis data.

#### **BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Bab ini berisi hasil penelitian dan pembahasan yang meliputi, gambaran umum, penyajian data dan analisis tentang mekanisme pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum di Kecamatan Kepanjen.

## BAB V : PENUTUP

Bab ini menjelaskan kesimpulan dari analisa yang dilakukan, juga disertai saran-saran berdasarkan hasil yang telah tercapai dalam penelitian, yang diharapkan berguna sebagai masukan bagi pihak atau instansi yang berkepentingan.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Empiris

Pembahasan penelitian ini melihat pada beberapa penelitian yang terdahulu dengan konsep dan pemikiran yang berbeda. Peneliti mengambil referensi dari beberapa penelitian dengan tema yang sama yakni membahas mengenai retribusi parkir. Peneliti telah menemukan beberapa judul penelitian yang berkaitan dengan pelaksanaan retribusi parkir, antara lain:

1. Penelitian yang telah dilakukan oleh Andreana Reski (2014) berjudul “Analisis Optimalisasi Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di Kabupaten Tulungagung”. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui apa saja langkah yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Informatika Kabupaten Tulungagung untuk mengoptimalkan pengawasan retribusi parkir di tepi jalan umum, apa saja langkah yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Informatika Kabupaten Tulungagung untuk sosialisasi tentang parkir berlangganan kepada masyarakat Kabupaten Tulungagung. Peneliti menggunakan metode kualitatif deskriptif. Hasil dari penelitian ini adalah:
  - a. Langkah-langkah yang dilakukan Dinas Perhubungan dan Informatika dalam pengawasan juru parkir dilapangan adalah dengan melakukan pengawasan secara keliling dua kali sehari.

- b. Langkah-langkah yang dilakukan Dinas Perhubungan dan Informatika untuk mensosialisasikan lokasi parkir berlangganan hanya melalui media radio.
2. Penelitian yang telah dilakukan oleh R. Dravendy M. Ishardi (2010) berjudul “Upaya Dinas Perhubungan Kota Malang Untuk Merealisasikan Penerimaan Daerah Dari Retribusi Parkir Yang Telah Ditargetkan Dalam APBD”. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui penarikan retribusi parkir di Dinas Perhubungan Kota Malang, untuk mengetahui kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Malang dalam melakukan penarikan retribusi parkir, dan untuk mengetahui solusi dari Dinas Perhubungan Kota Malang dalam menghadapi kendala-kendala tersebut. Peneliti menggunakan metode yuridis sosiologis (empiris). Hasil penelitian adalah:
  - a. Dinas Perhubungan Kota Malang telah berupaya maksimal dengan melakukan upaya target penerimaan daerah dari sektor retribusi parkir.
  - b. Faktor-faktor yang menghambat adanya upaya peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melali retribusi parkir antara lain adanya *reshuffle* struktur organisasi dinas perhubungan daerah, juru parkir menuntut untuk dijadikan PNS, adanya beberapa titik parkir liar, banyaknya juru parkir yang tidak menyetorkan retribusi parkir setiap hari dan adanya pengaruh pihak-pihak lain yang berkepentingan.

- c. Dinas Perhubungan Kota Malang memberikan alternatif solusi yakni menetapkan Kabid dan Kasil sesuai dengan *skill* masing-masing petugas, mengadakan sosialisasi atas juru parkir yang menuntut untuk dijadikan PNS, pendataan ulang dan penunjukkan juru parkir Kota Malang sebagaimana telah diatur dalam Perda perparkiran Kota Malang, pendekatan secara personal kepada juru parkir, dan melakukan pengawasan dengan menerjunkan Petugas Wastrib (Petugas Pengawasan dan Penertiban).
3. Penelitian yang telah dilakukan oleh Rahmawati Widya Putri (2010) berjudul “Analisis Kontribusi Retribusi Parkir Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Malang”. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui kontribusi retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Malang pada tahun 2010-2014, dan untuk mengetahui pertumbuhan retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Malang pada tahun 2010-2014. Peneliti menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Hasil penelitian adalah:
- a. Kontribusi retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Malang mengalami fluktuasi. Hal ini dikarenakan adanya pembaharuan Peraturan Daerah mengenai peresmian kebijakan kenaikan tarif parkir.

- b. Pertumbuhan retribusi parkir di Kabupaten Malang mengalami fluktuasi. Hal ini dikarenakan realisasi retribusi parkir yang dicapai.

**Tabel 2 Penelitian Terdahulu**

Nama, Tahun, Judul	Tujuan	Metpen	Hasil
Andreana Reski (2014) “Analisis Optimalisasi Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di Kabupaten Tulungagung”	Mengetahui apa saja langkah yang telah dilakukan untuk mengoptimalkan pengawasan retribusi parkir di tepi jalan umum dan untuk sosialisasi tentang parkir berlangganan kepada masyarakat Kabupaten Tulungagung	kualitatif	Langkah-langkah yang dilakukan dalam pengawasan juru parkir dilapangan adalah dengan melakukan pengawasan secara keliling dua kali sehari dan untuk mensosialisasikan lokasi parkir berlangganan hanya melalui media radio.
R. Dravendy M. Ishardi (2010) “Upaya Dinas Perhubungan Kota Malang Untuk Merealisasikan Penerimaan Daerah Dari Retribusi Parkir Yang Telah Ditargetkan Dalam APBD”	Mengetahui penarikan retribusi parkir, mengetahui kendala yang dihadapi dalam melakukan penarikan retribusi parkir, dan untuk mengetahui solusi dari Dinas Perhubungan Kota Malang dalam menghadapi kendala-kendala tersebut.s	yuridis sosiologis (empiris)	Dinas Perhubungan Kota Malang telah berupaya maksimal dengan melakukan upaya target penerimaan daerah dari sektor retribusi parkir, ada banyak kendala yang dihadapi dalam penarikan retribusi parkir, dan ada beberapa alternatif solusi yang dapat dilakukan oleh Dishub Kota Malang dalam menghadapi kendala-kendala tersebut.
Rahmawati Widya Putri (2010) “Analisis Kontribusi Retribusi Parkir	Mengetahui kontribusi retribusi parkir dan pertumbuhan	Deskriptif kuantitatif	Kontribusi parkir mengalami fluktuasi dikarenakan adanya pembaruan peraturan

Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Malang”	retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Malang pada tahun 2010-2014		derah mengenai kenaikan tarif. Pertumbuhan retribusi parkir mengalami fluktuasi dikarenakan realisasi retribusi parkir yang dicapai.
---------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu yang telah disebutkan diatas, yang pertama terletak pada lokasi penelitian, yang kedua terletak pada tujuan penelitian dimana saat ini peneliti ingin mengetahui bagaimana pengawasan lapangan yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum. Peneliti akan meninjau lebih dalam lagi mengenai mekanisme pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan mengkaji apakah pengawasan tersebut berdampak pada pencapaian realisasi target yang telah ada di APBD seperti yang telah di ulas dalam latarbelakang.

## **B. Tinjauan Teoritis**

### **1. Otonomi Daerah**

Di dalam pasal 18 ayat 2 dan 3 Undang-Undang Dasar 1945 jelas ditentukan bahwa pemerintah daerah kabupaten/kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan. Berkaitan dengan pemberian kewenangan tersebut sesuai dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang pemerintah Daerah yang menjelaskan bahwa otonomi daerah adalah hak, wewenang dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri

urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Menurut Sunardi dan Purwanto (2006) berdasarkan pengertian otonomi daerah tersebut dapat disimpulkan bahwa hakikat otonomi daerah adalah sebagai berikut:

- a) Daerah memiliki hak untuk mengatur dan mengurus rumah tangga pemerintahan sendiri, baik, jumlah, macam, maupun bentuk pelayanan masyarakat yang sesuai kebutuhan daerah masing-masing.
- b) Daerah memiliki wewenang untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri, baik kewenangan mengatur maupun mengurus rumah tangga pemerintahan sendiri sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku

Sebagai suatu wilayah dan dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan, suatu daerah mempunyai hak dan kewajiban mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahannya untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan kepada masyarakat, maka pemerintah Kabupaten Malang harus melaksanakan otonomi daerah dalam upaya menciptakan penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan yang lebih efisien, efektif, partisipatif, transparan, dan akuntabel (Malangkab, 2017).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah pelimpahan wewenang otonomi yang diberikan pemerintah pusat kepada pemerintah daerah kabupaten atau kota berdasarkan suatu asas yakni asas desentralisasi dalam

wujud otonomi yang luas, nyata dan bertanggungjawab. Suatu kewenangan otonomi yang luas adalah keleluasaan daerah untuk menyelenggarakan pemerintah yang mencakup semua bidang pemerintahan kecuali kewenangan di bidang politik luar negeri, pertahanan keamanan, peradilan, moneter dan fiskal, agama serta kewenangan lainnya yang diatur dalam perundang-undangan.

Kemudian yang dimaksud dengan otonomi nyata adalah keleluasaan daerah untuk menyelenggarakan kewenangan pemerintah dibidang tertentu yang secara nyata ada dan diperlukan serta tumbuh, hidup dan berkembang di daerah. Lalu otonomi bertanggung jawab adalah perwujudan pertanggungjawaban sebagai konsekuensi pemberian hak dan kewajiban yang harus dipikul oleh daerah dalam mencapai tujuan pemberian otonomi, yakni berupa peningkatan kualitas pelayanan dan kesejahteraan masyarakat yang semakin baik, serta pengembangan kehidupan berdemokrasi, keadilan dan pemerataan, serta pemeliharaan hubungan yang serasi antara pemerintah pusat dengan daerah serta antar pemerintah daerah (Sunardi dan Purwanto, 2006).

Mengacu pada prinsip otonomi nyata, pemerintah Kabupaten Malang berwenang untuk menyelenggarakan keuangan daerah. Kewenangan melakukan pengelolaan keuangan daerah merupakan keseluruhan kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, penatausahaan, pelaporan, pertanggungjawaban, dan pengawasan keuangan daerah.

## 2. Keuangan Daerah Dan Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD)

Pengertian keuangan daerah sebagaimana dimuat dalam penjelasan pasal 156 ayat (1) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah adalah sebagai berikut :

*“Keuangan daerah adalah semua hak dan kewajiban daerah yang dapat dinilai dengan uang dan segala sesuatu berupa uang dan barang yang dapat dijadikan milik daerah yang berhubungan dengan pelaksanaan hak dan kewajiban tersebut”.*

Pengertian keuangan daerah sebagaimana dimuat dalam ketentuan umum Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 58 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah, adalah sebagai berikut :

*“Keuangan Daerah adalah semua hak dan kewajiban daerah dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan daerah yang dapat dinilai dengan uang termasuk didalamnya segala bentuk kekayaan yang berhubungan dengan hak dan kewajiban daerah tersebut.”*

Menurut Mamesh dalam Halim (2004), “Keuangan daerah adalah semua hak dan kewajiban yang dapat dinilai dengan uang”, demikian pula segala sesuatu baik berupa uang maupun barang yang dapat dijadikan kekayaan daerah sepanjang belum dimiliki atau dikuasai oleh negara atau daerah yang lebih tinggi serta pihak-pihak lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Keuangan daerah memiliki lingkup yang terdiri atas keuangan daerah yang dikelola langsung dan kekayaan daerah yang dipisahkan. Keuangan daerah yang dikelola langsung adalah Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) dan barang-barang inventaris milik daerah. Keuangan daerah yang dipisahkan meliputi Badan Usaha Milik Daerah (BUMD).

Sedangkan pengertian keuangan daerah menurut Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 29 Tahun 2002 (yang sekarang berubah menjadi Permendagri Nomor 13 Tahun 2006) tentang Pedoman Pengurusan, Pertanggungjawaban dan Pengawasan Keuangan Daerah Serta Tata Cara Penyusunan Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) adalah :

*“Semua hak dan kewajiban daerah dalam rangka penyelenggaraan pemerintah daerah yang dapat dinilai dengan uang termaksud didalamnya segala bentuk kekayaan yang berhubungan dengan hak dan kewajiban daerah, dalam kerangka anggaran pendapatan dan belanja daerah.”*

Berdasarkan beberapa pengertian tersebut diatas, pada prinsipnya keuangan daerah memiliki unsur pokok, yaitu :

1. Hak Daerah;
2. Kewajiban Daerah;
3. Kekayaan yang berhubungan dengan hak dan kewajiban tersebut.

Disamping memiliki unsur-unsur pokok diatas, pengertian keuangan daerah selalu melekat dengan pengertian Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), yaitu suatu rencana keuangan tahunan daerah yang ditetapkan berdasarkan peraturan. Selain itu, APBD merupakan salah satu alat untuk meningkatkan pelayanan publik dan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan tujuan otonomi daerah yang luas, nyata dan bertanggungjawab.

Menurut Halim (2004) Definisi APBD adalah suatu anggaran daerah, dimana memiliki unsur-unsur sebagai berikut :

1. Rencana kegiatan suatu daerah, beserta uraiannya secara rinci
2. Adanya sumber penerimaan yang merupakan target minimal untuk menutupi biaya-biaya sehubungan dengan aktivitas-aktivitas tersebut, dan adanya biaya yang akan dilaksanakan.
3. Jenis kegiatan dan proyek yang dituangkan dalam bentuk angka.
4. Periode anggaran, yaitu biasanya 1 tahun.

Menurut Halim dan Nasir (2006) Pengertian APBD adalah “Rencana keuangan tahunan pemerintah daerah yang dibahas dan disetujui bersama oleh pemerintah daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) dan ditetapkan dengan peraturan daerah”.

Menurut Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 29 Tahun 2002, APBD terdiri atas 3 bagian, yakni: “Pendapatan, Belanja, dan Pembiayaan.” Siklus APBD terdiri atas perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, dan pemeriksaan, serta penyusunan dan penetapan perhitungan APBD. Penyusunan dan penetapan perhitungan APBD merupakan pertanggung jawaban APBD. Pertanggung jawaban itu dilakukan dengan menyampaikan perhitungan APBD kepada menteri dalam negeri untuk pemerintah daerah tingkat I dan kepada Gubernur untuk Pemerintah Daerah Tingkat II, jadi pertanggungjawaban bersifat vertikal.

Pengelolaan keuangan daerah yang diatur dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 13 Tahun 2013 pasal 3 meliputi kekuasaan pengelolaan keuangan daerah, azas umum dan struktur Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD),

penyusunan rancangan APBD, penetapan APBD, penyusunan dan penetapan APBD bagi daerah yang belum memiliki Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD), pelaksanaan APBD, perubahan APBD, pengelolaan kas, penatausahaan keuangan daerah, akuntansi keuangan daerah, pertanggungjawaban pelaksanaan APBD, pembinaan dan pengawasan pengelolaan keuangan daerah, kerugian daerah, dan pengelolaan keuangan Badan Layanan Umum Daerah (BLUD).

Pengelolaan keuangan daerah tersebut harus dikelola secara tertib, taat pada peraturan perundang-undangan, efektif, efisien, ekonomis, transparan, dan bertanggung jawab dengan memperhatikan asas keadilan, kepatutan, dan manfaat untuk masyarakat. Proses Pengelolaan keuangan daerah dimulai dengan perencanaan atau penyusunan APBD. APBD merupakan rencana keuangan tahunan pemerintahan daerah yang dibahas dan disetujui bersama oleh pemerintah daerah dan DPRD, dan ditetapkan dengan peraturan daerah (Malangkab, 2017). Oleh karena itu APBD merupakan kesepakatan bersama antara eksekutif dan legislatif yang dituangkan dalam peraturan daerah dan dijabarkan dalam peraturan bupati. APBD disusun sesuai dengan kebutuhan penyelenggaraan pemerintahan dan kemampuan pendapatan daerah. Penyusunan APBD berpedoman kepada Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) dalam rangka mewujudkan pelayanan kepada masyarakat untuk tercapainya tujuan bernegara.

Salah satu hal yang termasuk dalam susunan APBD di Kabupaten Malang yaitu tentang upaya meningkatkan penerimaan daerah dalam pelaksanaan

desentralisasi terdiri atas pendapatan daerah dan pembiayaan. Pendapatan daerah tersebut menurut Undang-Undang Nomor 33 tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah bersumber dari:

1. Pendapatan Asli Daerah (PAD), yang meliputi :
  - a. pajak daerah
  - b. retribusi daerah
  - c. hasil pengelolaan kekayaan yang dipisahkan
  - d. lain-lain PAD yang sah
2. Dana Perimbangan
3. Lain-lain pendapatan daerah yang sah

### **3. Pendapatan Asli Daerah**

#### **a) Pengertian Pendapatan Asli Daerah**

Pendapatan asli daerah (PAD) merupakan semua penerimaan yang diperoleh daerah dari sumber-sumber dalam wilayahnya sendiri yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Halim, 2004). Sektor pendapatan daerah memegang peranan yang sangat penting, karena melalui sektor ini dapat dilihat sejauh mana suatu daerah dapat membiayai kegiatan pemerintah dan pembangunan daerah.

Menurut Mardiasmo (2002) "Pendapatan asli daerah adalah penerimaan yang diperoleh dari sektor pajak daerah, retribusi daerah hasil perusahaan milik daerah,

hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain pendapatan asli daerah”.

Pendapatan Asli Daerah (PAD) memberikan kewenangan kepada Pemerintah Daerah untuk mendanai atau membiayai pelaksanaan otonomi daerah sesuai dengan potensi yang ada di daerah atau penyerahan wewenang Pemerintahan Pusat kepada Pemerintah Daerah untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan daerah sendiri dalam sistem Negara Indonesia.

#### **b) Sumber Pendapatan Asli Daerah**

Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) mutlak harus dilakukan oleh Pemerintah Daerah agar mampu untuk membiayai kebutuhannya sendiri, sehingga ketergantungan Pemerintah Daerah kepada Pemerintah Pusat semakin berkurang dan pada akhirnya daerah dapat mandiri. Dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah pada bab V (lima) nomor 1 (satu) disebutkan bahwa pendapatan asli daerah bersumber dari:

##### **1) Pajak Daerah**

Menurut Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Pajak Daerah, yang selanjutnya disebut Pajak, adalah kontribusi wajib kepada Daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan Daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Berdasarkan

UU Nomor 28 Tahun 2009 pajak kabupaten/kota dibagi menjadi beberapa sebagai berikut, Pajak Hotel, Pajak Restoran, Pajak Hiburan, Pajak Reklame, Pajak Penerangan Jalan, Pajak Mineral bukan Logam dan Batuan, Pajak Parkir, Pajak Air Tanah, Pajak Sarang Burung Walet, Pajak Bumi dan Bangunan Perdesaan dan Perkotaan, dan Pajak Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan.

Pajak daerah sebagai salah satu Pendapatan Asli Daerah (PAD) diharapkan menjadi salah satu sumber pembiayaan penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah, untuk meningkatkan dan pemeratakan kesejahteraan masyarakat. Dengan demikian, daerah mampu melaksanakan otonomi, yaitu mampu mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. Meskipun beberapa jenis pajak daerah sudah ditetapkan dalam undang-undang Nomor 34 tahun 2000, daerah kabupaten/kota diberi peluang dalam mengali potensi sumber-sumber keuangannya dengan menetapkan jenis pajak selain yang telah ditetapkan, sepanjang memenuhi kriteria yang telah ditetapkan dan sesuai dengan aspirasi masyarakat.

## **2) Retribusi Daerah**

Pemerintah pusat kembali mengeluarkan regulasi tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, melalui Undang-undang Nomor 28 Tahun 2009. Dengan UU ini dicabut UU Nomor 18 Tahun 1997, sebagaimana sudah diubah dengan UU Nomor 34 Tahun 2000. Berlakunya UU pajak dan retribusi daerah yang baru di

satu sisi memberikan keuntungan daerah dengan adanya sumber-sumber pendapatan baru, namun disisi lain ada beberapa sumber pendapatan asli daerah yang harus dihapus karena tidak boleh lagi dipungut oleh daerah, terutama berasal dari retribusi daerah.

Dalam Pasal 1 angka 64 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah dijelaskan yang dimaksud dengan retribusi daerah yang selanjutnya disebut retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayar atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau Badan.

Menurut UU Nomor 28 Tahun 2009 dalam Siahaan (2005) secara keseluruhan terdapat 30 jenis retribusi yang dapat dipungut oleh daerah yang dikelompokkan ke dalam 3 golongan retribusi, yaitu retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha, dan retribusi perizinan tertentu.

1. Retribusi Jasa Umum yaitu pelayanan yang disediakan atau diberikan pemerintah daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan.
2. Retribusi Jasa Usaha adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa usaha yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.

3. Retribusi Perizinan Tertentu adalah pungutan daerah sebagai pembayarannya atas pemberian izin tertentu yang khusus diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.

### **3) Hasil Pengelolaan Kekayaan Milik Daerah Yang Dipisahkan**

Hasil pengelolaan kekayaan milik daerah yang dipisahkan merupakan penerimaan daerah yang berasal dari pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan. Undang-undang nomor 33 tahun 2004 mengklasifikasikan jenis hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dirinci menurut menurut objek pendapatan yang mencakup bagian laba atas penyertaan modal pada perusahaan milik daerah/BUMD, bagian laba atas penyertaan modal pada perusahaan milik negara/BUMN dan bagian laba atas penyertaan modal pada perusahaan milik swasta maupun kelompok masyarakat.

### **4) Lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang sah**

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 menjelaskan Pendapatan Asli Daerah yang sah, disediakan untuk menganggarkan penerimaan daerah yang tidak termasuk dalam jenis pajak dan hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan. Pendapatan ini juga merupakan penerimaan daerah yang berasal dari lain-lain milik pemerintah daerah. Undang-undang nomor 33 tahun 2004 mengklasifikasikan yang termasuk dalam pendapatan asli daerah yang sah meliputi:

1. Hasil penjualan kekayaan daerah yang tidak dipisahkan.
2. Jasa giro.
3. Pendapatan bunga.
4. Keuntungan adalah nilai tukar rupiah terhadap mata uang asing.
5. Komisi, potongan, ataupun bentuk lain sebagai akibat dari penjualan, pengadaan barang ataupun jasa oleh pemerintah.

#### **4. Retribusi Daerah**

Retribusi Daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.

Menurut Ahmad Yani (2002) “Daerah provinsi, kabupaten/kota diberi peluang dalam menggali potensi sumber-sumber keuangannya dengan menetapkan jenis retribusi selain yang telah ditetapkan, sepanjang memenuhi kriteria yang telah ditetapkan dan sesuai dengan aspirasi masyarakat”.

Menurut Marihot P. Siahaan (2005), “Retribusi Daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan”.

Secara spesifik, Wirawan B. Ilyas dan Richard Burton (2001) mengemukakan 4 (empat) unsur yang melekat pada pengertian retribusi adalah:

- 1) Pungutan retribusi harus berdasarkan undang-undang.
- 2) Sifat pungutannya dapat dipaksakan.
- 3) Pungutannya dilakukan oleh negara.
- 4) Digunakan untuk pengeluaran bagi masyarakat umum; dan kontra prestasi (imbalan langsung dapat dirasakan oleh pembayar retribusi).

Dari beberapa pengertian tentang retribusi daerah yang diuraikan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa retribusi daerah adalah pungutan yang dikenakan secara langsung kepada pengguna jasa, dalam hal ini pengguna jasa mendapat manfaat langsung dari pengguna jasa tersebut.

#### **a) Ciri-Ciri Retribusi Daerah**

Menurut Siahaan (2005) bahwa terdapat beberapa ciri yang melekat pada retribusi daerah yaitu :

- a. Retribusi merupakan pungutan yang dipungut berdasarkan undang-undang dan peraturan daerah oleh daerah yang berkenaan.
- b. Hasil penerimaan retribusi masuk ke kas pemerintah daerah
- c. Pihak yang membayar retribusi mendapatkan kontra prestasi (balas jasa) secara langsung dari pemerintah daerah atas pembayaran yang dilakukannya
- d. Retribusi terutang apabila ada jasa yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah yang dinikmati oleh orang/ badan

- e. Sanksi yang dikenakan pada retribusi adalah sanksi secara ekonomis, yaitu jika tidak membayar retribusi tidak akan memperoleh jasa yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah

#### **b) Objek Retribusi Daerah**

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 Pasal 18 ayat 1 menentukan bahwa objek retribusi adalah berbagai jenis jasa tertentu yang disediakan oleh pemerintah daerah. Tidak semua jasa yang diberikan oleh pemerintah daerah dapat dipungut retribusinya, tetapi hanya jenis-jenis jasa tertentu yang menurut pertimbangan sosial ekonomi layak dijadikan sebagai objek retribusi. Jasa tertentu tersebut dikelompokkan ke dalam tiga golongan yaitu jasa umum, jasa usaha dan perizinan tertentu. Hal ini juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009. Dengan demikian, objek retribusi terdiri dari tiga kelompok jasa, yang terdiri dari:

##### **a. Jasa Umum**

Jasa umum adalah jasa yang disediakan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan. Jasa umum meliputi pelayanan kesehatan, dan pelayanan persampahan. Jasa yang tidak termasuk jasa umum adalah jasa urusan umum pemerintah.

##### **b. Jasa Usaha**

Jasa usaha adalah yang disediakan oleh pemerintah daerah dengan menganut prinsip-prinsip komersial karena pada dasarnya dapat pula disediakan oleh sektor swasta.

#### c. Perizinan Tertentu

Perizinan Tertentu adalah kegiatan tertentu pemerintah daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksudkan untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan atas kegiatan, pemanfaatan ruang, penggunaan sumber daya alam, barang, prasarana, sarana, atau fasilitas tertentu guna melindungi kepentingan umum dan menjaga kelestarian lingkungan.

### **5. Retribusi Jasa Umum**

Objek retribusi jasa umum adalah pelayanan yang disediakan atau diberikan pemerintah daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan.

#### **a) Jenis Retribusi Jasa Umum**

Menurut Siahaan (2005) jenis-jenis jasa umum saat ini diatur dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Pasal 110-124, yaitu:

1. Retribusi Pelayanan Kesehatan

Retribusi Kesehatan adalah pelayanan kesehatan di puskesmas, Balai Pengobatan dan Rumah Sakit Umum Daerah. Retribusi Pelayanan Kesehatan ini tidak mencakup pelayanan pendaftaran.

2. Retribusi Pelayanan Persampahan/Kebersihan

Retribusi pelayanan persampahan/kebersihan meliputi pengambilan, pengangkutan, dan pembuangan serta penyediaan lokasi pembuangan/pemusnahan sampah rumah tangga, industri, dan perdagangan, tidak termasuk pelayanan kebersihan jalan umum, taman dan ruang/tempat umum.

3. Retribusi Penggantian Biaya Cetak Kartu Tanda Penduduk dan Akta Catatan Sipil

Kartu penduduk diterbitkan untuk jangka waktu 5 tahun. Akta catatan sipil meliputi akta kelahiran, akta perkawinan, akta perceraian, akta pengesahan dan pengakuan anak, akta ganti nama bagi warga negara asing dan akta kematian.

4. Retribusi Pelayanan Pemakaman dan Pengabuan Mayat

Pelayanan pemakaman dan pengabuan mayat meliputi pelayanan penguburan/pemakaman/pembakaran/pengabuan mayat dan sewa tempat pemakaman atau pembakaran/pengabuan mayat yang dimiliki atau dikelola Pemerintah Daerah.

5. Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum

Pelayanan parkir di tepi jalan umum adalah penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh Pemerintah Daerah.

6. Retribusi Pasar

Pelayanan Pasar adalah fasilitas pasar tradisional/sederhana yang berupa pelataran/los yang dikelola oleh Pemerintah Daerah, dan khusus disediakan untuk pedagang, tidak termasuk yang dikelola oleh Pemerintah Daerah.

7. Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor

Pelayanan pengujian kendaraan bermotor adalah pelayanan pengujian bermotor sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

8. Retribusi Pemeriksaan Alat Pemadam Kebakaran

Pelayanan pemeriksaan alat pemadam kebakaran adalah pelayanan pemeriksaan dan atau pengujian oleh Pemerintah Daerah terhadap alat-alat pemadam yang dimiliki dan atau digunakan masyarakat.

9. Retribusi Pengganti Alat Cetak Peta

Peta adalah peta yang dibuat oleh Pemerintah Daerah.

10. Retribusi Penyediaan dan/ atau Penyedotan Kakus

Pelayanan penyediaan dan/ atau penyedotan kakus adalah pelayanan yang dimiliki dan/ atau dikelola oleh BUMN, BUMD, dan pihak swasta.

11. Retribusi Pengolahan Limbah Cair

Pelayanan pengolahan limbah cair adalah pelayanan pengolahan limbah cair yang disediakan, dimiliki, dan/ atau dikelola oleh Pemerintah, BUMN, BUMD, dan pihak swasta serta pembuangan limbah cair secara langsung ke sungai, drainase, dan/ atau sarana pembuangan yang lainnya.

#### 12. Retribusi Pelayanan Tera/Tera Ulang

Pelayanan pengujian alat-alat ukur, takar, timbang, dan perlengkapannya serta pengujian barang dalam keadaan terbungkus yang diwajibkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### 13. Retribusi Pelayanan Pendidikan

Pelayanan atas penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan teknis oleh Pemerintah Daerah, BUMN, BUMD, dan pihak swasta.

#### 14. Retribusi Pengendalian Menara Telekomunikasi

Pelayanan atas pemanfaatan ruang untuk menara telekomunikasi dengan memperhatikan aspek tata ruang, keamanan, dan kepentingan umum.

Jenis retribusi jasa umum sebagaimana tersebut di atas dapat tidak dipungut apabila potensi penerimaannya kecil dan atau atas kebijakan nasional/daerah untuk memberikan pelayanan tersebut secara cuma-cuma. Hal ini berarti

pemerintah daerah memiliki kewenangan penuh untuk memungut retribusi jasa umum yang sesuai dengan kondisi daerah masing-masing.

## **6. Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum**

Pengertian parkir menurut Pignataro (1973) menjelaskan bahwa parkir adalah memberhentikan dan menyimpan kendaraan (mobil, sepeda motor, sepeda, dan sebagainya) untuk sementara waktu pada suatu ruang tertentu. Ruang tersebut dapat berupa tepi jalan, garasi atau pelataran yang disediakan untuk menampung kendaraan tersebut.

Menurut Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Pelayanan parkir di tepi jalan umum adalah penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh Pemerintah Daerah. Sehingga dapat dikatakan bahwa retribusi parkir di tepi jalan umum adalah pengenaan biaya yang dilakukan atas penggunaan jasa pelayanan parkir lahan di tepi jalan yang ditentukan oleh Pemerintah Daerah sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### **a) Objek dan Subyek Retribusi Parkir**

Dalam pasal 19 Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 3 Tahun 2006 tentang Obyek Retribusi parkir adalah tempat parkir yang disediakan oleh Pemerintah Daerah berupa tepi jalan, fasilitas umum lainnya dan tempat khusus parkir yang disediakan pemerintah daerah, perorangan atau badan.

Pada pasal 20 Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 3 Tahun 2006 tentang Subyek Retriusi Parkir adalah setiap orang yang menggunakan tempat parkir untuk menempatkan kendaraan.

**b) Pengelolaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum**

Retribusi pengelolaan parkir (Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 3 Tahun 2006) :

- a) Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan bermotor bersifat sementara.
- b) Tempat Parkir Umum adalah tempat yang berada di tepi jalan umum 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 dan atau tidak bermotor yang tidak bersifat sementara.
- c) Tempat Khusus Parkir adalah tempat yang secara khusus disediakan, dimiliki dan atau dikelola oleh pemerintah daerah tidak termasuk yang disediakan dan dikelola oleh badan usaha milik daerah dan pihak swasta.
- d) Tempat Parkir Insidentil adalah tempat-tempat parkir kendaraan yang diselenggarakan secara tidak tetap atau tidak permanen karenan adanya suatu kepentingan atau kegiatan dan atau keramaian yang mempergunakan fasilitas umum.

- e) Petak Parkir adalah bagian-bagian dari tempat parkir untuk memarkir kendaraan yang ditandai dengan marka jalan.
- f) Petugas Parkir adalah petugas yang diberi tugas mengatur penempatan kendaraan yang diparkir.
- g) Rambu Parkir adalah tanda-tanda yang menunjukkan tempat-tempat parkir yang telah ditunjuk.
- h) Kendaraan adalah setiap kendaraan beroda dua atau lebih baik bermotor maupun tidak bermotor.
- i) Parkir Berlangganan adalah parkir yang pembayaran retribusinya dilakukan dalam jangka waktu tertentu.
- j) Retribusi Tempat Parkir yang selanjutnya dapat disebut retribusi adalah pembayaran atas pelayanan tempat parkir.
- k) Dinas Perhubungan Kabupaten Malang sebagaimana dimaksud pada Pasal 1 ayat (2) dalam mengelola Tempat Parkir Umum berkewajiban untuk :
  1. memberikan pelayanan terhadap masuk dan keluarnya kendaraan di tempat parkir ;
  2. menata kendaraan yang diparkir agar tidak mengganggu arus lalu lintas;
  3. menjaga kenyamanan, ketertiban dan keamanan dalam menunjang kelancaran arus lalu lintas ;
  4. menggunakan tanda bukti (karcis) yang telah diporforasi oleh Dinas

Pendapatan Kabupaten Malang ;

5. menerima pembayaran retribusi parkir dari pemakai atau pemilik kendaraan.

- l) Pelaksana Tempat Parkir Umum yang dilakukan oleh perorangan atau badan harus mendapatkan izin terlebih dahulu dari Bupati. Untuk memperoleh izin pemohon harus mengajukan permohonan secara tertulis kepada Bupati dan tata cara dan syarat-syarat pengajuan dan pemberian izin, diatur dengan Peraturan Bupati.
- m) Izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 berlaku selama-lamanya 1 (satu) tahun dan dapat diperbarui selambat-lambatnya 1 (satu) bulan sebelum habis masa berlakunya. Pemegang izin dilarang memindahtangankan dengan cara dan bentuk apapun kepada pihak lain.
- n) Hasil pendapatan Retribusi Tempat Khusus Parkir disetorkan ke Kas Daerah. Pungutan retribusi karcis hanya untuk satu kali parkir.

Dengan adanya teori mekanisme pengelolaan retribusi parkir tepi jalan umum ini, maka akan berguna bagi peneliti dalam melakukan observasi untuk membandingkan antara peraturan tertulis dengan realisasi pada lapangan. Sehingga nantinya dapat diketahui apa saja masalah-masalah yang menjadi faktor penghambat dalam pengawasan pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum di Kecamatan Kepanjen.

## 7. Wilayah

### a) Pengertian Wilayah

Wilayah dapat diartikan sebagai suatu ruang pada permukaan bumi baik secara horizontal maupun vertikal. Menurut Glasson (1974) dalam Tarigan (2005), wilayah dalam pandangan subjektif merupakan alat untuk mengidentifikasi suatu lokasi berdasarkan kriteria tertentu atau tujuan tertentu, sedangkan dalam pandangan objektif wilayah dianggap benar-benar ada dan dapat dibedakan dari ciri-ciri/gejala alam disekitarnya. Menurut Hanafiah (1982) dalam Tarigan (2005) unsur-unsur yang harus ada dalam suatu wilayah antara lain

- 1) Jarak
- 2) Lokasi
- 3) Bentuk, dan
- 4) Ukuran atau skala.

Unsur-unsur tersebut akan membentuk ruang yang disebut wilayah dan membedakan antar satu wilayah dengan wilayah lainnya.

#### a. Klasifikasi Wilayah

Sebagai cara untuk mempermudah pendefinisian ruang lingkup wilayah dalam suatu disiplin ilmu, maka wilayah dibagi ke dalam beberapa klasifikasi berdasarkan tujuan pembentukan wilayah itu sendiri. Pengelompokan wilayah dalam analisa ekonomi regional menurut Prof.Sjafrizal (2008) yaitu:

- 1) *Homogenous Region*, yaitu kesatuan wilayah yang dibentuk dengan memperhatikan kesamaan karakteristik sosial-ekonomi dalam wilayah yang bersangkutan. Termasuk ke dalam wilayah seperti ini antara lain: provinsi, kota, kabupaten, dan desa. Sedangkan pada tingkat internasional, termasuk dalam wilayah ini adalah kesatuan beberapa negara seperti ASEAN (*Association Of Southeast Asia Nation*), *European Union* dan lain-lainnya.
- 2) *Nodal Region*, yaitu kesatuan wilayah yang dibentuk berdasarkan keterkaitan sosial-ekonomi yang erat antar daerah. Keterkaitan ini menjadi penting karena dapat mendorong terbentuknya kesatuan yang erat ke dalam antara beberapa daerah atau negara terkait. Termasuk ke dalam wilayah seperti ini antara lain: JABODETABEK ( kesatuan wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi), Sijori (Singapore-Johor-Riau), dan IMT-GT (Indonesia-Malaysia-Thailand *Growth Triangle*).
- 3) *Planning Region*, yaitu kesatuan wilayah yang dibentuk untuk tujuan penyusunan perencanaan pembangunan. Termasuk ke dalam wilayah ini antara lain: wilayah pembangunan dalam perencanaan pembangunan baik pada tingkat nasional maupun provinsi atau kabupaten dan kota sebagaimana umumnya terlihat pada Rencana Pembangunan Lima Tahun (REPELITA)
- 4) *Administrative Region*, yaitu kesatuan wilayah yang dibentuk berdasarkan pertimbangan kemampuan dan keutuhan administrasi pemerintah. Termasuk ke dalam wilayah ini adalah provinsi, kabupaten, kota, kecamatan, dan desa.

Tidak dapat disangkal bahwa adakalanya pengelompokan wilayah administrasi ini sama dengan wilayah homogen, khususnya dalam penentuan wilayah provinsi atau kota.

Konsep wilayah yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah *administrative region*, dimana klasifikasi wilayahnya berdasarkan pertimbangan kebutuhan administrasi pemerintahan yaitu suatu kabupaten. Berdasarkan pengertian di dalam Undang-undang No.23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah dikatakan juga bahwa daerah kabupaten/kota selain berstatus sebagai daerah juga merupakan wilayah administratif yang menjadi wilayah kerja bagi bupati/wali kota dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan umum di wilayah daerah kabupaten/kota. Pengertian mengenai wilayah administratif berdasarkan pendapat para ahli dan undang-undang di Indonesia menjadi dasar untuk mendefinisikan variabel wilayah dalam penelitian ini.

b. Lokasi

Salah satu hal banyak dibahas dalam teori lokasi adalah pengaruh jarak terhadap intensitas orang bepergian dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Analisis ini dapat dikembangkan untuk melihat suatu lokasi yang memiliki daya tarik terhadap batas wilayah pengaruhnya, dimana orang masih ingin mendatangi pusat yang memiliki daya tarik tersebut. Hal ini terkait dengan besarnya daya tarik pada pusat tersebut dan jarak antara lokasi dengan pusat tersebut.

Terkait dengan lokasi maka salah satu faktor yang menentukan apakah suatu lokasi menarik untuk dikunjungi atau tidak adalah tingkat aksesibilitas. Tingkat aksesibilitas adalah tingkat kemudahan untuk mencapai suatu lokasi ditinjau dari lokasi lain di sekitarnya (Tarigan, 2006). Menurut Tarigan, tingkat aksesibilitas dipengaruhi oleh jarak, kondisi prasarana perhubungan, ketersediaan berbagai sarana penghubung termasuk frekuensinya dan tingkat keamanan serta kenyamanan untuk melalui jalur tersebut.

Pentingnya penjabaran suatu lokasi berkaitan dengan tempat terjadinya peristiwa yang hendak diteliti. Unsur wilayah itu sendiri salah satunya terdiri dari lokasi, dimana lokasi akan memberikan penjelasan yang lebih jauh lagi mengenai tempat atau daerah yang bersangkutan. Menurut Sumaatmadja (1981) lokasi dalam ruang dapat dibedakan menjadi 2 klasifikasi yaitu:

- 1) Lokasi Absolut, merupakan lokasi suatu tempat atau wilayah yang berkenaan dengan posisinya berdasarkan garis lintang dan bujur atau berdasarkan jaringan-jaring derajat. Lokasi absolut suatu wilayah dapat dibaca pada peta. Mengetahui lokasi absolut suatu wilayah sekurang-kurangnya dapat membantu peneliti untuk memperhitungkan lebih jauh tentang karakteristik seperti posisi dan iklimnya.
- 2) Lokasi Relatif, merupakan lokasi suatu tempat atau suatu wilayah berkenaan tentang hubungan tempat atau wilayah itu dengan faktor alam atau faktor budaya yang ada disekitarnya. Tinjauan lokasi relatif berdasarkan posisi suatu

tempat atau suatu wilayah terhadap kondisi wilayah-wilayah yang ada disekitarnya. Melalui lokasi relatif, peneliti dapat mengetahui gambaran tentang keterbelakangan, perkembangan, dan kemajuan wilayah yang bersangkutan bila dibandingkan dengan wilayah disekitarnya dan dapat mengetahui pula mengapa kondisinya demikian.

Selain jumlah penduduk, telah disinggung pula bahwa keadaan geografis atau keadaan wilayah suatu daerah turut berpengaruh terhadap penetapan objek dan penerimaan pajak dan retribusi daerah itu sendiri. Keadaan geografis tersebut merupakan salah satu kajian dalam ilmu kewilayahan. Pernyataan tersebut diperkuat oleh Kaho (2003) bahwa adanya spesifikasi karena adanya perbedaan geografis berpengaruh terhadap potensi obyek pajak yang dimiliki oleh setiap daerah. Secara garis besar wilayah merupakan satuan entitas ruang di muka bumi dengan luasan dan posisi tertentu, dimana ranah analisis wilayah itu sendiri meliputi lokasi, jarak, luas, kondisi geografis, sumber daya alam, serta hal-hal yang berkaitan dengan ruang (Setiono, 2011). Salah satu contoh pengaruh wilayah terhadap penerimaan daerah, misalnya suatu daerah yang letak wilayahnya merupakan pusat desentralisasi dari seluruh kegiatan masyarakat. Sehingga dari hal tersebut dapat dimaksimalkan penerimaan untuk pajak daerah dan retribusinya.

## b) Parkir Menurut Tempat

Menurut cara penempatannya terdapat dua cara penataan parkir (Joseph de Chiara & Lee Koppelman, 1975) yaitu:

### 1. Parkir di tepi jalan (*on street parking*)

Parkir di tepi jalan ini mengambil tempat di sepanjang jalan, dengan atau tanpa melebarkan jalan untuk fasilitas parkir. Parkir dengan sistem ini dapat ditemui di kawasan perumahan maupun di pusat kegiatan, dan juga kawasan lama yang pada umumnya tidak siap menampung perkembangan jumlah kendaraan. Parkir di tepi ini menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan dekat dengan tempat yang dituju. Tetapi idealnya parkir sistem ini harus dihindari, dengan alasan:

- a. Mengurangi kapasitas jalan.
- b. Menimbulkan kemacetan dan kebingungan pengemudi.
- c. Memperpanjang waktu tempuh dan memperbesar kecelakaan.

Meskipun begitu, beberapa parkir di jalan masih diperlukan dan bila keadaan jalan masih mengizinkan, yaitu pada jalan-jalan yang arusnya tidak melebihi 400 kendaraan/jam; atau pada lalu lintas searah dengan arus kurang dari 600 kendaraan/jam, parkir pada salah satu sisi masih diperbolehkan jika tempat pejalan kaki yang berdekatan dengannya tidak terlalu ramai dan terdapat sedikit pejalan kaki yang menyeberang jalan.

Bila dari posisi parkir dapat dibedakan menjadi tiga, yaitu:

- a. Parkir sejajar dengan sumbu jalan (bersudut 180°)
- b. Parkir bersudut 30°, 45°, dan 60° dengan sumbu jalan
- c. Parkir tegak lurus sumbu jalan (bersudut 90°)

Parkir dengan sudut tegak lurus sumbu jalan mampu menampung kendaraan lebih banyak dari pada posisi parkir lainnya, tetapi lebih banyak mengurangi fungsi dari lebar jalan.

## **2. Parkir di luar jalan (*off street parking*)**

Cara ini menempati pelataran parkir tertentu di luar badan jalan baik halaman terbuka atau di dalam bangunan khusus untuk parkir dan mempunyai pintu pelayanan masuk untuk tempat mengambil karcis parkir dan pintu pelayanan keluar untuk menyerahkan karcis parkir sehingga dapat diketahui secara pasti jumlah kendaraan yang parkir dan jangka waktu kendaraan parkir.

Yang termasuk *off street parking* antara lain:

### *a. Parking Lot / Surface Car Parks*

Adapun fasilitas parkir berupa suatu lahan yang terbuka di atas permukaan tanah. Fasilitas ini memerlukan lahan yang luas.

### *b. Multi Storey Car Parks*

Adalah fasilitas parkir di ruangan tertutup yang berupa garasi bertingkat.

Fasilitas ini cukup efektif pada saat ketersediaan lahan terbatas.

### *c. Mechanical Car Parks*

Adalah fasilitas parkir yang sama dengan *mechanical storey car parks* hanya dilengkapi dengan *lift/elevator* yang berfungsi mengangkat kendaraan ke lantai yang dituju.

d. *Underground Car Parks*

Adalah fasilitas parkir yang dibangun pada *basement multi storey* atau di bawah suatu ruangan terbuka.

Bila ditinjau posisi parkirnya dapat dilakukan seperti pada *on street parking*, hanya saja pengaturan sudut parkir banyak dipengaruhi oleh:

- a. Luas dan bentuk pelataran parkir
- b. Jalur sirkulasi (jalur untuk perpindahan pergerakan)
- c. Jalur gang (jalur untuk manuver keluar dari parkir)

c) **Posisi Parkir**

Bila ditinjau dari posisi parkir dapat dibedakan menjadi tiga (Joseph de Chiara & Lee Koppelman, 1975) yaitu:

1. Parkir sejajar dengan sumbu jalan/pararel (bersudut 180)

Posisi parkir ini untuk *on street parking* mempunyai keuntungan yaitu reduksi lebar jalan tidak terlalu besar sehingga tidak mengganggu gerakan lalu lintas, akan tetapi panjang yang terpakai akan lebih besar akibatnya hanya mampu menampung sedikit kendaraan.

## 2. Parkir bersudut 30°, 45°, dan 60° dengan sumbu jalan

Pada *on street parking*, cara parkir seperti ini dapat menjadi salah satu jalan tengah yang diambil untuk mereduksi lebar badan jalan. Sedangkan pada *off street parking* bermanfaat untuk mencari efisiensi penggunaan ruang parkir.

## 3. Parkir tegak lurus sumbu jalan (bersudut 90°)

Parkir dengan sudut tegak lurus sumbu jalan mampu menampung kendaraan lebih banyak dari pada posisi parkir lainnya, tetapi lebih banyak mengurangi fungsi dari lebar jalan.

Dari teori lokasi parkir ini nantinya akan berguna bagi penulis untuk menganalisis mengenai kapasitas tempat parkir dan intensitas kegiatan parkir tepi jalan umum yang ada di Kecamatan Kepanjen khususnya pada Jalan Ahmad Yani. Menurut Dinas Perhubungan Kabupaten Malang Jalan Ahmad Yani merupakan salah satu daerah yang mempunyai banyak titik keramaian dan mobilitas masyarakat yang tinggi. Hal tersebut dilandasi oleh dua faktor, yang pertama karena dipengaruhi oleh adanya pasar, ruko dan banyaknya pertokoan, yang kedua dipengaruhi banyaknya masyarakat yang melakukan aktifitas karena Kecamatan Kepanjen menjadi pusat desentralisasi masyarakat Kabupaten Malang. Dari kedua faktor tersebut maka akan diperoleh data untuk perolehan pendapatan dari pemungutan retribusi parkir tepi jalan umum setiap harinya secara detail.

## 8. Pengawasan

### a) Pengertian Pengawasan

Pengertian Pengawasan menurut Situmorang dan Juhir dalam Rahardjo (2011) adalah setiap usaha dan tindakan dalam rangka untuk mengetahui sampai dimana pelaksanaan tugas yang dilaksanakan menurut ketentuan dan sasaran yang hendak dicapai.

Menurut Terry dan Leslie (2005) pengawasan adalah mengevaluasi pelaksanaan kerja dengan membandingkan pelaksanaan aktual dengan apa yang diharapkan (*goal and objectives*) serta mengambil tindakan yang perlu.

Sedangkan menurut Stoner dalam Sule dan Saefullah (2005) mendefinisikan pengawasan sebagai proses untuk memastikan bahwa segala aktifitas yang terlaksana sesuai dengan apa yang telah direncanakan.

Dalam kaitannya dengan akuntabilitas publik menurut Malik (2012) pengawasan merupakan salah satu cara untuk membangun dan menjaga legitimasi warga masyarakat terhadap kinerja pemerintahan dengan menciptakan suatu sistem pengawasan yang efektif, baik pengawasan intern (*internal control*) maupun pengawasan ekstern (*external control*). Di samping mendorong adanya pengawasan masyarakat (*social control*).

Dalam penelitian ini akan diteliti bagaimana aparatur pemerintah yakni Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan terkait mekanisme pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum terhadap juru parkir. Peneliti akan meneliti hal-hal yang menyatakan terjadinya penyimpangan atas rencana atau target yang menyebabkan kurang efektifnya pelaksanaan retribusi tersebut. Setelah itu peneliti

juga akan meneliti beberapa tindakan yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan pekerjaan guna mencapai sasaran rencana sebagai alternatif solusi yang dapat dilakukan oleh Dinas Perhubungan, supaya dapat mengoptimalkan pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum.

## **b) Tujuan dan Fungsi Pengawasan**

### **1. Tujuan Pengawasan**

Menurut Simbolon (2004) pengawasan bertujuan agar hasil pelaksanaan pekerjaan diperoleh secara berdaya guna (efisien) dan berhasil guna (efektif) sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya.

Sedangkan menurut Silalahi (2003) tujuan dari pengawasan adalah sebagai berikut:

1. Mencegah terjadinya penyimpangan pencapaian tujuan yang telah direncanakan.
2. Agar proses kerja sesuai dengan prosedur yang telah digariskan atau ditetapkan.
3. Mencegah dan menghilangkan hambatan dan kesulitan yang akan, sedang atau mungkin terjadi dalam pelaksanaan kegiatan.
4. Mencegah penyimpangan penggunaan sumber daya.
5. Mencegah penyalahgunaan otoritas dan kedudukan.

Sehingga dapat dikatakan bahwa tujuan pengawasan menitikberatkan pada upaya untuk menyesuaikan rencana yang telah di buat dengan kegiatan yang di laksanakan. Hal lain yang menjadi tujuan pengawasan ini adalah membandingkan kondisi yang terjadi atau kenyataan dengan apa yang seharusnya. Dari kegiatan

tersebut dapat di ketahui kelemahan atau penyimpangan apa yang terjadi sehingga dapat di ketahui langkah apa yang harus di lakukan selanjutnya agar kelemahan itu dapat di atasi dan penyimpangan tersebut tidak terjadi lagi. Pengawasan dilakukan dengan mengarah kepada tujuan yang hendak dicapai menurut perencanaan yang telah dibuat untuk membantu mendapatkan hasil output yang efektif dan efisien. Maka pengawasan merupakan pengatur jalannya kinerja dalam sistem tersebut sesuai dengan fungsinya masing-masing untuk mencapai tujuan yang hendak dicapai.

## **2. Fungsi Pengawasan**

Simbolon (2004) mengemukakan bahwa fungsi pengawasan yaitu:

1. Mempertebal rasa dan tanggungjawab terhadap pejabat yang diserahi tugas dan wewenang dalam pelaksanaan pekerjaan.
2. Mendidik para pejabat agar mereka melaksanakan pekerjaan sesuai dengan prosedur yang ditentukan.
3. Untuk mencegah terjadinya penyimpangan, penyelewengan, kelalaian dan kelemahan agar tidak terjadi kerugian yang tidak diinginkan.
4. Untuk memperbaiki kesalahan dan penyelewengan agar pelaksanaan pekerjaan tidak mengalami hambatan dan pemborosan-pemborosan.

Fungsi pengawasan diperlukan untuk memastikan apa yang telah direncanakan dan dikoordinasikan berjalan sebagaimana mestinya ataukah tidak. Jika tidak berjalan dengan semestinya maka fungsi pengawasan juga melakukan

proses untuk mengoreksi kegiatan yang sedang berjalan agar dapat tetap mencapai apa yang telah direncanakan.

Hasil pengawasan dapat memberikan manfaat bagi perbaikan dan peningkatan efektifitas proses manajemen organisasi. Lebih lanjut Hadari Nawawi (1983) yang di kutip oleh tim dosen jurusan administrasi pendidikan (2005) mengemukakan bahwa fungsi pengawasan antara lain :

1. Memperoleh data yang setelah di olah dapat di jadikan dasar bagi usaha perbaikan kegiatan di masa yang akan datang.
2. Memperoleh cara bekerja yang paling efisien dan efektif atau yang paling tepat dan berhasil sebagai cara yang terbaik untuk mencapai tujuan
3. Memperoleh data tentang hambatan-hambatan dan kesukaran-kesukaran yang di hadapi, agar dapat dikurangi atau dihindari.
4. Memperoleh data yang dapat dipergunakan untuk meningkatkan usaha pengembangan organisasi dan personil dalam berbagai bidang.
5. Mengetahui seberapa jauh tujuan yang telah tercapai Pengawasan yang dilakukan harus dapat memberikan manfaat bagi perbaikan dan peningkatan efektivitas proses manajemen organisasi.

Dengan pengawasan akan diketahui keunggulan dan kelemahan dalam pelaksanaan manajemen, sejak dari awal, selama dalam proses, dan akhir pelaksanaan manajemen.

Dengan adanya teori mengenai tujuan dan fungsi pengawasan publik ini, nantinya akan berguna bagi peneliti untuk menganalisis apakah Dinas Perhubungan Kabupaten Malang telah mencapai tujuan serta fungsi yang diinginkan dalam melakukan pengawasan terhadap tingkat kepatuhan para juru parkir di Kota Kepanjen.

### c) Teknik Pengawasan

Menurut Sarwoto (2001) teknis pengawasan antara lain sebagai berikut:

#### 1. Pengawasan Langsung

Pengawasan langsung adalah pengawasan yang dilakukan oleh seorang manajer atau pimpinan pada saat kegiatan sedang dilaksanakan. Pengawasan dapat berbentuk seperti:

- a. Inspeksi Langsung, yaitu pengawasan yang dilakukan secara langsung oleh atasan terhadap bawahan pada saat kegiatan dilakukan.
- b. Observasi Tempat, yaitu pengawasan yang dilakukan oleh atasan terhadap bawahan sebelum kegiatan dilakukan.
- c. Laporan Di Tempat, yaitu laporan yang disampaikan bawahan secara langsung pada saat atasan mengadakan inspeksi langsung kegiatan dilaksanakan.

#### 2. Pengawasan Tidak Langsung

Pengawasan tidak langsung adalah pengawasan yang dilakukan dari jarak jauh melalui telepon yang disampaikan oleh bawahan yang berbentuk seperti:

- a. Laporan Tertulis, yaitu laporan yang disampaikan oleh bawahan kepada atasan dalam bentuk laporan kegiatan yang dibukukan, dilaporkan secara berkala.
- b. Laporan Lisan, yaitu adalah laporan yang disampaikan bawahan secara langsung pada atasan mengenai kendala yang dihadapi pada saat melaksanakan kegiatan, baik berupa penyimpanan maupun sasaran-sasaran.

Dengan adanya teori mengenai teknik pengawasan tersebut, diharapkan nantinya peneliti akan dapat menganalisis teknik pengawasan yang telah diterapkan kepada para juru parkir di Kecamatan Kepanjen dan dapat memberikan kontribusi dalam menguraikan faktor-faktor penghambat pada saat melakukan pengawasan sehingga akan dapat memberikan pandangan pada instansi terkait dalam pengambilan kebijakan pengawasan.

#### **d) Proses Pengawasan**

Pengawasan terdiri dari kegiatan-kegiatan yang merupakan upaya agar pengawasan dan kegiatan dalam organisasi sesuai dengan rencana. Meskipun setiap organisasi mempunyai karakteristik yang berbeda tetapi dalam kegiatan pengawasan semua organisasi melaksanakan tahapan-tahapan pokok yang sama.

Menurut Sutisna (1993), di lihat sebagai proses tindakan pengawasan terdiri dari empat langkah yaitu :

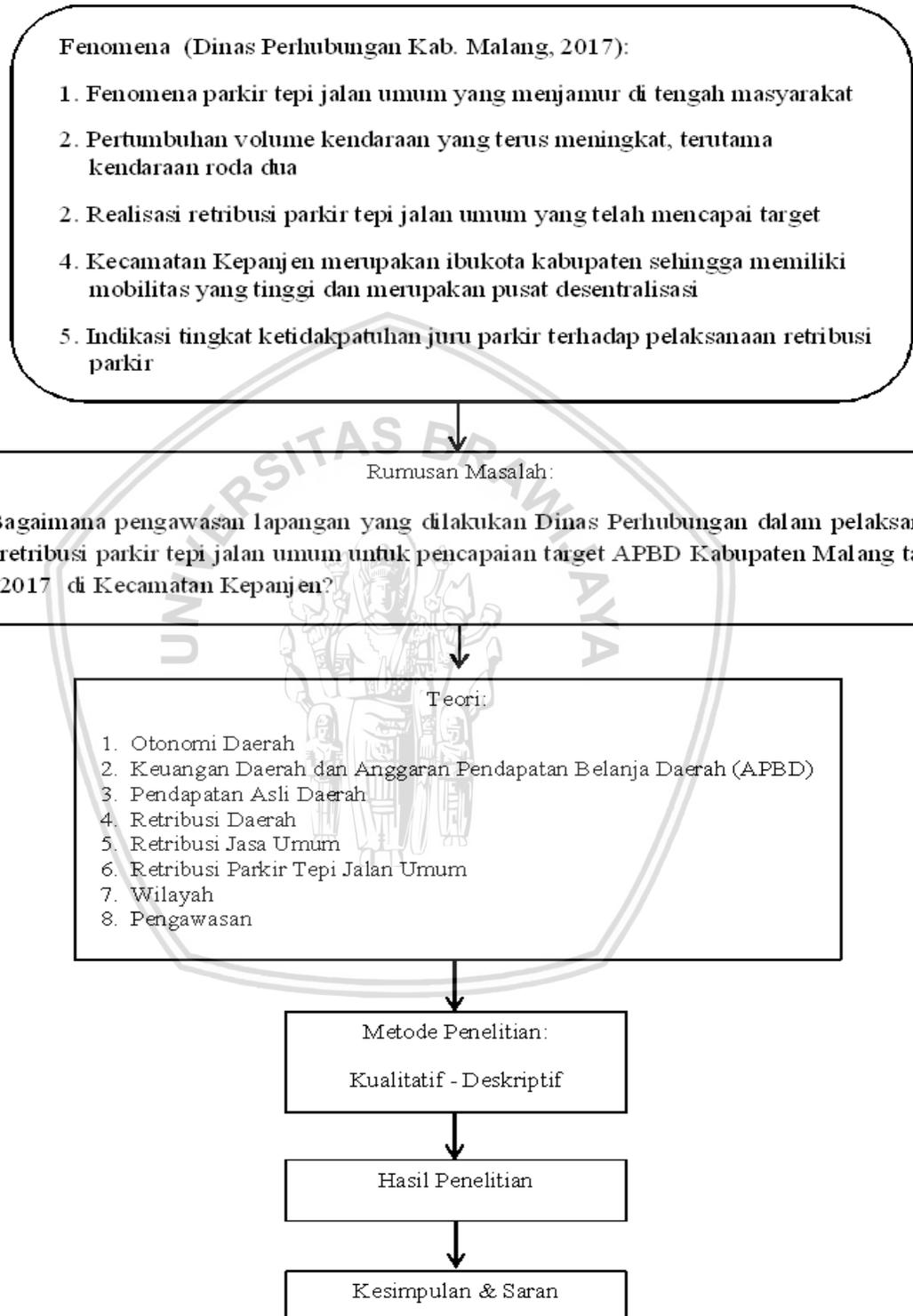
1. Menetapkan suatu kriteria atau standar pengukuran/ penilaian.
2. Mengukur/ menilai perbuatan (performance) yang sedang atau tidak di lakukan.

3. Membandingkan perbuatan dengan standar yang di tetapkan dan menetapkan perbedaannya jika ada.
4. Memperbaiki penyimpangan dari standar dengan tindakan perbaikan.

Secara keseluruhan, teori pengawasan ini akan berguna bagi penulis untuk meneliti terkait rumusan masalah yang pertama yaitu tentang bagaimana pengawasan lapangan yang dilakukan Dinas Perhubungan untuk mengoptimalkan pemungutan retribusi parkir tepi jalan umum di Kecamatan Kepanjen. Pengawasan tersebut dinilai sangat penting karena ada kaitannya dengan efektivitas pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum. Pengawasan perlu dilakukan untuk melihat kesesuaian antara pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum di lapangan dengan peraturan daerah. Kemudian pengawasan yang di lakukan juga berguna untuk melihat kinerja dari para juru parkir di lapangan. Jika kinerja juru parkir dapat dimaksimalkan maka tentunya akan mudah bagi pemerintah daerah untuk mencapai target retribusinya, selain itu jika para juru parkir melakukan kegiatan retribusi parkir sesuai dengan peraturan daerah yang berlaku akan dapat meminimalisir terjadinya kecurangan-kecurangan dan hal tersebut akan berpengaruh pada kepuasan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir tepi jalan, dengan demikian maka tingkat kepercayaan masyarakat kepada instansi terkait juga akan meningkat.

### C. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran menjelaskan tentang bagaimana alur penelitian ini, diawali dengan ada banyak fenomena yang terjadi di Kabupaten Malang khususnya di Kecamatan Kepanjen pada tahun 2017 terkait dengan masalah pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum. Setelah mengetahui fenomena yang ada, peneliti merumuskan masalah untuk penelitian ini, lalu peneliti akan mencari teori-teori yang sesuai untuk penelitian yang nantinya juga akan berguna untuk dijadikan dasar dalam melaksanakan analisis. Kemudian peneliti menentukan metode penelitian yang akan digunakan pada penelitiannya sebagai pedoman untuk memperoleh data di lapangan. Setelah itu peneliti melakukan turun lapang dan akan memperoleh data. Data tersebut akan diolah dan akan menghasilkan hasil penelitian. Kemudian dari hasil penelitian itu akan ditarik kesimpulan. Setelah menentukan kesimpulan maka peneliti akan memberikan saran-saran yang sesuai berdasarkan data yang telah diperoleh pada saat penelitian.



**Gambar 1 Kerangka Pemikiran**  
Sumber Data diolah Peneliti (2017)

### BAB III

## METODE PENELITIAN

### A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dan mengambil pendekatan deskriptif. Pengertian kualitatif yang dikemukakan oleh Creswell (2015) yaitu penelitian kualitatif dimulai dengan asumsi dan penggunaan kerangka penafsiran/ teoritis yang membentuk atau mempengaruhi studi tentang permasalahan yang diteliti terkait dengan makna yang dikenakan oleh individu atau kelompok pada suatu permasalahan sosial atau manusia. Sukmadinata (2006) menjelaskan Penelitian deskriptif adalah suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia. Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya. Penelitian deskriptif menurut Erna Widodo dan Mukhtar (2000) kebanyakan tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis tertentu, melainkan lebih pada menggambarkan apa adanya suatu gejala, variabel, atau keadaan.

Penelitian deskriptif tidak hanya terbatas pada masalah pengumpulan dan penyusunan data, tapi juga meliputi analisis dan interpretasi tentang arti data tersebut. Oleh karena itu, penelitian deskriptif mungkin saja mengambil bentuk penelitian komparatif, yaitu suatu penelitian yang membandingkan satu fenomena

atau gejala dengan fenomena atau gejala lain, atau dalam bentuk studi kuantitatif dengan mengadakan klasifikasi, penilaian, menetapkan standar, dan hubungan kedudukan satu unsur dengan unsur yang lain. Penelitian ini menggunakan metode dan pendekatan tersebut karena ditujukan untuk menggambarkan bagaimana bagaimana mekanisme pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum untuk meninjau tingkat kepatuhan juru parkir agar dapat mencapai target yang telah ditetapkan.

### **B. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian adalah pemusatan konsentrasi pada tujuan dari penelitian yang dilakukan. Fokus penelitian harus di nyatakan secara eksplisit untuk memudahkan peneliti sebelum melakukan observasi. Fokus penelitian juga merupakan garis besar dari pengamatan penelitian, sehingga observasi dan analisa hasil penelitian lebih terarah.

Menurut Moloeng (2000), fokus penelitian di maksudkan untuk membatasi penelitian guna memilih mana data yang relevan dan yang tidak relevan, agar tidak di masukkan ke dalam sejumlah data yang sedang di kumpulkan, walaupun data itu menarik. Perumusan fokus masalah dalam penelitian kualitatif bersifat tentatif, artinya penyempurnaan rumusan fokus atau masalah masih tetap di lakukan sewaktu penelitian sudah berada di lapangan. Berdasarkan penjelasan diatas peneliti dapat menentukan fokus penelitian ini berdasarkan rumusan masalah meliputi:

1. Bagaimana pengawasan lapangan yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum untuk pencapaian target APBD Kabupaten Malang tahun 2017 di Kecamatan Kepanjen?

Fokus:

- a. Mekanisme pengawasan lapangan yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum.

### **C. Lokasi dan Situs Penelitian**

Lokasi penelitian adalah tempat peneliti memperoleh dan melihat keadaan objek yang diteliti guna bertujuan untuk memperoleh hasil yang sesuai dengan masalah penelitian. Lokasi penelitian dalam penelitian ini adalah Di Kabupaten Malang tepatnya di Kecamatan Kepanjen yaitu pada instansi adalah di UPT Dinas Perhubungan Kepanjen dan untuk lokasi kedua adalah di Jalan Ahmad Yani, karena pada saat ini Kecamatan Kepanjen telah ditetapkan sebagai ibukota kabupaten dan merupakan tempat desentralisasi dan menurut Dinas Perhubungan Kabupaten Malang Jalan Ahmad Yani merupakan jalan protokol dan merupakan tempat yang mempunyai banyak titik keramaian.

Situs penelitian menurut Sugiyono (2014:2015) dimaksudkan sebagai kondisi dari situasi sosial. Situasi sosial memiliki tiga elemen yaitu: tempat (*place*), pelaku (*actor*), dan aktivitas (*activity*) yang saling berinteraksi secara sinergis. Unsur situs penelitian dalam penelitian ini adalah tempat dimana peneliti menangkap keadaan yang sebenarnya dari objek yang diteliti untuk memperoleh data yang valid, akurat,

serta benar-benar dilakukan. Dengan demikian, peneliti memilih situs penelitian di Kantor UPT Dinas Perhubungan Kapanjen sebagai tempat memperoleh data yang valid, pegawai Dinas Perhubungan divisi perparkiran sebagai salah satu informan dan kegiatan perparkiran di lapangan yakni kepatuhan juru parkir dalam melaksanakan retribusi parkir tepi jalan umum sebagai aktivitas dalam penelitian ini.

#### **D. Unit Analisis**

Menurut Hamidi (2005) menyatakan bahwa unit analisis adalah satuan yang diteliti yang bisa berupa individu, kelompok, benda atau suatu latar peristiwa sosial seperti misalnya aktivitas individu atau kelompok sebagai subjek penelitian. Unit analisis diartikan sebagai sesuatu yang berkaitan dengan fokus/ komponen yang diteliti. Unit analisis ini dilakukan oleh peneliti agar validitas dan reabilitas penelitian dapat terjaga.

Babbie (2014) mengategorikan unit analisis menjadi dua bagian, yaitu subjek dan objek. Subjek dalam unit analisis dapat berupa individu, kelompok, dan karakteristik dari individu atau kelompok. Objek dalam unit analisis dapat meliputi organisasi, benda, dan interaksi sosial. Unit analisis dalam penelitian ini adalah sebuah objek yang merupakan sebuah interaksi sosial yaitu kepatuhan juru parkir di Kecamatan Kapanjen dalam melaksanakan retribusi parkir tepi jalan umum yang diatur dalam Peraturan Daerah untuk mencapai target retribusi yang telah ditetapkan pada APBD.

## E. Sumber Data

Sumber data merupakan salah satu bagian yang paling penting dalam penelitian. Sumber data yang dimaksud oleh peneliti dalam penelitian ini adalah subjek darimana data dapat diperoleh. Sumber data tersebut dapat berupa benda, responden, dokumen atau catatan. Data dalam penelitian ini diklasifikasikan menjadi dua jenis, yaitu:

### 1. Data Primer

Data primer menurut Sugiyono (2014) merupakan data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti secara langsung dari sumber datanya. Sumber data primer dalam penelitian ini adalah hasil wawancara yang dilakukan peneliti. Isi wawancara yang dilakukan oleh peneliti yaitu mencari tahu tentang bagaimana mekanisme pengawasan pelaksanaan perparkiran di Kecamatan Kepanjen yang meliputi pelaksanaan yang memiliki kesesuaian dengan Peraturan Daerah dan pengawasan yang dilakukan di lapangan untuk melakukan fungsi kontrol pada kepatuhan juru parkir. Wawancara tersebut akan dilakukan pada pegawai UPT Dinas Pehubungan Kepanjen divisi Perparkiran dan pada 19 orang juru parkir di sepanjang Jalan Ahmad Yani Kota Kepanjen.

### 2. Data Sekunder

Sugiyono (2014) mengartikan data sekunder yang merupakan data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti secara tidak langsung dari sumber

datanya. Data sekunder dapat berupa angka, tabel, gambar, grafik, dan bagan yang mendukung untuk menjawab rumusan masalah dari penelitian ini.

#### **F. Teknik Pemilihan Informan**

Menurut Sugiyono (2014) hasil penelitian kualitatif tidak menggunakan istilah populasi dan sampel tetapi menggunakan istilah situasi sosial karena penelitian kualitatif berangkat dari kasus tertentu yang pada situasi sosial tertentu dan hasil kajiannya tidak akan diberlakukan ke populasi, tetapi ditransferkan ke tempat lain pada situasi sosial yang sama pada kasus yang dipelajari. Sehingga sampel dalam penelitian kualitatif biasa disebut dengan informan atau narasumber.

Menurut Babie (2015) *nonprobability sampling* adalah suatu teknik pemilihan sampel dengan cara tidak mesugesti subjek/objek tetapi melalui kemungkinan secara teori. Teknik pemilihan informan yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*. Menurut Babie (2015) *purposive sampling* adalah tipe dari *nonprobability sampling* di mana unit yang akan diamati dipilih atas dasar pertimbangan penelitian tentang mana yang akan menjadi yang paling berguna atau perwakilan. Sehingga dengan menggunakan *purposive sampling* akan diperoleh informan yang paling mengerti dalam penelitian. *Sample* yang akan dipilih untuk memberikan informasi dalam penelitian terdiri dari 2 macam yaitu informan utama atau kunci adalah pegawai Dinas Perhubungan yang telah bekerja selama 10 tahun dan informan kedua para juru parkir di sepanjang jalan Ahmad Yani Kota Kepanjen.

## G. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data (Sugiyono 2014). Berikut ini adalah beberapa teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini:

### 1. Observasi

Observasi hakikatnya merupakan kegiatan dengan menggunakan pancaindera, bisa penglihatan, penciuman, pendengaran, untuk memperoleh informasi yang diperlukan untuk menjawab masalah penelitian. Hasil observasi berupa aktivitas, kejadian, peristiwa, objek, kondisi atau suasana tertentu, dan perasaan emosi seseorang. Observasi dilakukan untuk memperoleh gambaran riil suatu peristiwa atau kejadian untuk menjawab pertanyaan penelitian (Guba dan Lincoln, 1981). Observasi yang dilakukan peneliti adalah lokasi-lokasi parkir tepi jalan umum di Jalan Ahmad Yani Kecamatan Kepanjen untuk mengamati bagaimana kondisi, fenomena-fenomena yang ada di lapangan dan teknik pengawasan yang dilakukan oleh Dinas perhubungan terhadap juru parkir.

### 2. Wawancara

Menurut Sugiyono (2014) Wawancara sebagai pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Pada teknik ini digunakan peneliti untuk memperoleh data dari

beberapa sumber seperti pegawai UPT Dinas Perhubungan Kapanen divisi Perparkiran dan juru parkir.

### 3. Dokumentasi

Sugiyono (2014) menjelaskan bahwa dokumentasi dapat berupa catatan peristiwa yang sudah berlalu yang dapat berbentuk tulisan, gambar, atau karya monumental dari seseorang. Dokumentasi dalam penelitian ini dilakukan dengan memperoleh data berupa peraturan daerah tentang retribusi parkir tepi jalan umum, gambar atau foto lokasi dan kegiatan retribusi parkir tepi jalan umum serta bentuk dari karcis parkir tepi jalan umum di Kecamatan Kapanen.

## H. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat bantu yang digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data yang digunakan untuk penelitian. Adapun instrument penelitian dalam penelitian ini, sebagai berikut:

### 1. Peneliti

Dalam penelitian kualitatif, yang menjadi instrument utama atau alat penelitian adalah peneliti itu sendiri. Nasution dalam Sugiyono (2014) menyatakan:

“Dalam penelitian kualitatif, tidak ada pilihan lain daripada menjadikan manusia sebagai instrument penelitian utama. Alasannya ialah bahwa, segala sesuatu yang belum mempunyai bentuk yang pasti. Masalah, fokus penelitian, prosedur penelitian, hipotesis yang digunakan, bahkan hasil yang diharapkan, itu semuanya tidak dapat ditentukan secara pasti dan jelas sebelumnya. Segala sesuatu masih perlu dikembangkan sepanjang penelitian itu. Dalam

keadaan yang serba tidak pasti dan tidak jelas itu, tidak ada pilihan lain dan hanya peneliti itu sendiri sebagai alat satu-satunya yang dapat mencapainya.”

Oleh karena itu, dalam penelitian kualitatif, peneliti merupakan instrumen kunci dalam penelitian.

## 2. Pedoman Wawancara

Pedoman wawancara merupakan pedoman yang digunakan pada saat berlangsungnya wawancara. Pedoman wawancara berisikan pertanyaan-pertanyaan yang akan diajukan pada responden yang akan di wawancara. Pedoman wawancara berguna untuk membantu peneliti pada saat kegiatan wawancara berlangsung, sehingga kegiatan wawancara berlangsung sesuai fokus dan pedoman wawancara yang ada.

## 3. Alat Perkam (*Tape Recorder*)

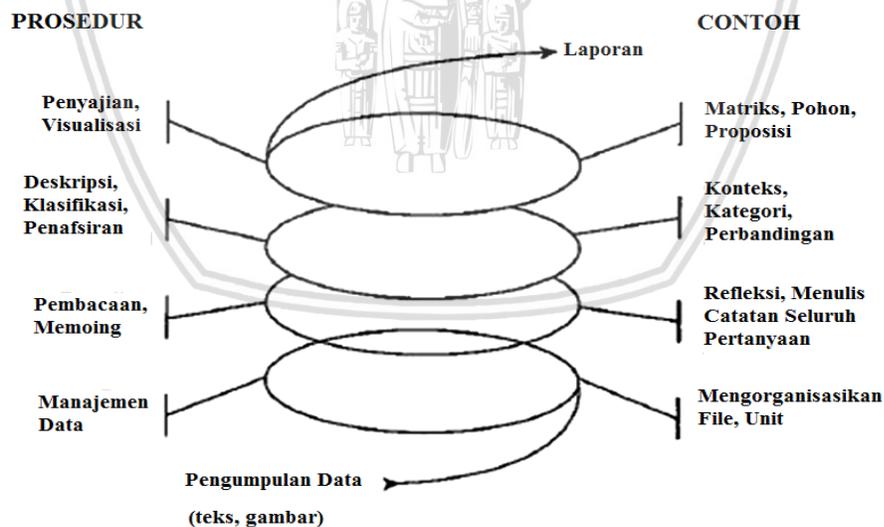
*Tape Recorder* berguna untuk merekam kegiatan wawancara, sehingga pada saat penulisan hasil penelitian, peneliti dapat meninjau kembali isi wawancara yang dilakukan apabila masih belum lengkapnya data yang ditulis.

## 4. Alat Tulis Menulis

Alat tulis menulis merupakan instrumen pendukung dari kegiatan penelitian. Alat tulis menulis tersebut dapat membantu peneliti untuk melakukan pencatatan hal-hal penting yang terjadi pada saat kegiatan penelitian berlangsung di lapangan.

### I. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian kualitatif menurut Sugiyono (2014) merupakan proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh peneliti maupun orang lain. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data model John Creswell yaitu menggunakan spiral analisis data. Langkah-langkah dari analisis data model John Creswell sebagai berikut:



**Gambar 2 Spiral Analisis Data**

Sumber: Creswell (2015)

### 1. Manajemen Data

Manajemen data merupakan langkah pertama dalam menganalisis data, peneliti mengorganisir data dalam file-file komputer. Disamping itu peneliti melakukan konversi file-file tersebut menjadi teks yang sesuai (misalnya, sebuah kata, sebuah kalimat, sebuah paragraf lengkap) dan dianalisis dengan manual atau dengan bantuan komputer.

### 2. Memoing

Setelah mengorganisasikan data, langkah selanjutnya adalah memoing. Cara memulai memoing, peneliti membaca data yang telah didapat secara keseluruhan beberapa kali. Setelah membaca data yang telah didapat langkah selanjutnya adalah mendetailkan data dan menulis catatan atau memo dalam data yang didapatkan. Memo ini dapat berupa frasa pendek, ide, atau konsep penting.

### 3. Mendeskripsikan, Mengklasifikasikan, dan Menafsirkan Data

Tahap ini menjelaskan bahwa peneliti membentuk kode atau kategori yang merupakan inti dari analisis data kualitatif. Peneliti membuat deskripsi secara detail, mengembangkan tema, dan memberikan penafsiran menurut sudut pandang peneliti dan dari perspektif yang ada dalam *literatur*. Deskripsi secara detail berarti peneliti menjelaskan sesuatu yang dilihat (contoh dalam konteks lingkungan yaitu masyarakat, tempat, dan peristiwa yang diteliti). Setelah tahap deskripsi, peneliti melakukan proses pengodean (*coding*). *Coding* merupakan proses klasifikasi atau mengkategorisasikan keseluruhan data menjadi data yang

lebih kecil atau sempit konteksnya. Pemberian kode pada penelitian ini dilakukan ketika peneliti mengumpulkan data lalu memberikan kode pada setiap data primer dan data sekunder yang sesuai dengan fokus penelitian. Pemberian kode bisa dilakukan di setiap kalimat ketika hasil data primer berupa wawancara.

Setelah proses pengodean, peneliti mengklasifikasikan tema, dengan cara memilih informasi menurut tema atau kategori. Tema dalam penelitian kualitatif adalah satuan informasi yang luas yang tersusun dari beberapa kode yang dikelompokkan untuk membentuk ide umum. Tema – tema yang dikumpulkan sesuai tema dapat mempermudah untuk penulisan penyajian data. Tahap selanjutnya adalah menafsirkan data, penafsiran merupakan pemaknaan terhadap data. Penafsiran dalam penelitian kualitatif adalah proses keluar dari kode dan tema berkembang menjadi makna yang lebih luas dari data. Hal ini merupakan proses yang dimulai dengan pengembangan kode, pembentukan tema dari kode tersebut, dan disusul dengan pengorganisasian tema menjadi satuan abstraksi yang lebih luas untuk memaknai data. Artinya peneliti akan menghubungkan penafsirannya dengan *literatur* riset yang lebih luas yang dikembangkan oleh ilmuwan lain. Penafsiran data ini dapat berupa sebuah kalimat yang telah tersusun berdasarkan pengembangan kode, penafsiran ini berupa penyajian data dan ulasan penyajian data.

#### 4. Visualisasi Data

Pada proses akhir ini, peneliti menyajikan atau mengemas data dalam bentuk teks, tabel, bagan, atau gambar. Penelitian ini menggunakan tabel dan grafik berbentuk gambar dalam memvisualisasikan data agar mudah di pahami oleh pembaca.

### **J. Validasi Data**

Validasi data dalam penelitian kualitatif memiliki konotasi yang sama dengan validitas yang merupakan suatu upaya pemeriksaan terhadap akurasi hasil penelitian. Pengertian validitas menurut Neuman (2013) merupakan ukuran yang menunjukkan kebenaran. Validitas adalah bagian dari proses dinamis yang tumbuh dengan mengakumulasikan berbagi bukti dari waktu ke waktu, dan tanpa validitas maka semua pengukuran menjadi tidak berarti (Neuman, 2013). Validitas dalam penelitian kualitatif akan berkembang dan meningkat sewaktu peneliti terus-menerus mencari dalam data yang beragam dan mempertimbangkan hubungan antara data-data tersebut.

Validitas pengukuran dalam penelitian ini menggunakan validitas internal dan validitas eksternal. Validitas internal yang diambil oleh peneliti yaitu validitas internal dapat disebut uji kredibilitas yang memiliki banyak metode. Metode yang peneliti pilih adalah triangulasi. Pengertian triangulasi itu sendiri adalah pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan berbagai waktu. Penelitian ini memilih triangulasi sumber yang berguna untuk menguji kredibilitas data yang dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber

(Sugiyono, 2016). Penelitian ini memiliki banyak sumber atau informan, sehingga peneliti mengetahui apakah dari sumber-sumber tersebut memiliki tingkat kesamaan yang tinggi. Definisi validasi eksternal yaitu penelitian yang mengacu pada bisa atau tidaknya sebuah hasil penelitian dapat digeneralisasikan kepada pembaca (Neuman, 2013). Implementasi dari validitas eksternal adalah penelitian ini dapat dipahami dan dimengerti oleh pembaca hasil dari penelitian.

#### **K. Reliabilitas Data**

Reliabilitas diartikan oleh Neuman (2013) sebagai kemampuan untuk diandalkan atau konsistensi. Reliabilitas juga merupakan alat pengukur dan dikatakan *reliable* (dapat dipercaya) bila alat itu mengukur suatu gejala pada waktu yang berlainan senantiasa menunjukkan hasil yang sama. Jadi suatu alat pengukur tersebut harus konsisten dan memberikan hasil ukuran yang sama. Reliabilitas diperlukan untuk validitas, dan merupakan konsep yang saling melengkapi. Berdasarkan penjelasan diatas, reabilitas yakni alat pengukur suatu konsistensi data untuk mendapatkan data yang valid. Peneliti membandingkan informasi hasil wawancara yang diperoleh dari informan yang berbeda dan data berupa data sekunder untuk memperoleh data yang valid.

## BAB IV

### PEMBAHASAN

#### **A. Gambaran Umum Tempat Penelitian**

##### **1. Keadaan Geografis Kecamatan Kepanjen**

Kepanjen adalah sebuah kecamatan yang juga merupakan pusat pemerintahan Kabupaten Malang, Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Kecamatan Kepanjen terletak 20 km sebelah selatan Kota Malang. Kecamatan Kepanjen memiliki luas 44.68km<sup>2</sup> dan jumlah penduduknya sebanyak 101.229 jiwa. Kepanjen terletak di ketinggian rata-rata 350 mdpl dan diapit oleh 3 gunung besar, yaitu Gunung Kawi, Gunung Semeru, dan pegunungan Malang selatan. Letak Kepanjen berada 20 km di sebelah selatan Kota Malang (Malangkab.go.id)

Batas-batas wilayah Kecamatan Kepanjen :

- Sebelah Utara : Kecamatan Pakisaji
- Sebelah Timur : Kecamatan Gondanglegi dan Bululawang
- Sebelah Selatan : Kecamatan Pagak
- Sebelah Barat : Kecamatan Kromengan dan Ngajum

##### **2. Keadaan Administratif Kecamatan Kepanjen**

Kecamatan Kepanjen merupakan salah satu wilayah Kabupaten yang terletak di sebelah Selatan Kota Malang ±18 Km, dimana dulunya merupakan wilayah pembantu Bupati di Kepanjen dan pada saat ini Kecamatan Kepanjen merupakan

pusat Pemerintah Kabupaten Malang, dengan telah keberadaanya Kantor/Dinas Badan/Lembaga dan Instansi Tingkat Kabupaten Malang. Sejak 2008, Kepanjen merupakan ibu kota dan pusat pemerintahan Kabupaten Malang. Bersama dengan Lawang dan Singosari, Kepanjen dikenal sebagai kota satelit penyangga utama Kota Malang, yang termasuk dalam kawasan Malang Raya. Peraturan Pemerintah Nomor 18 tahun 2008 tentang Persetujuan Pemindahan Ibukota Kabupaten Malang ke Kecamatan Kepanjen merupakan awal berdirinya ibu kota baru. Proses panjang penetapan Kepanjen sebagai ibu kota kabupaten diawali usulan Bupati Malang dengan surat Nomor 135.7/093/421.202/2007 Tanggal 17 Januari 2007 kepada Ketua DPRD Kabupaten Malang. Usulan itu diperkuat persetujuan dari DPRD Kabupaten Malang berdasarkan Keputusan Nomor 3 Tahun 2007 tanggal 12 Maret 2007. Sejak 2012, pusat pemerintahan Kabupaten Malang berangsur-angsur pindah ke Kepanjen.

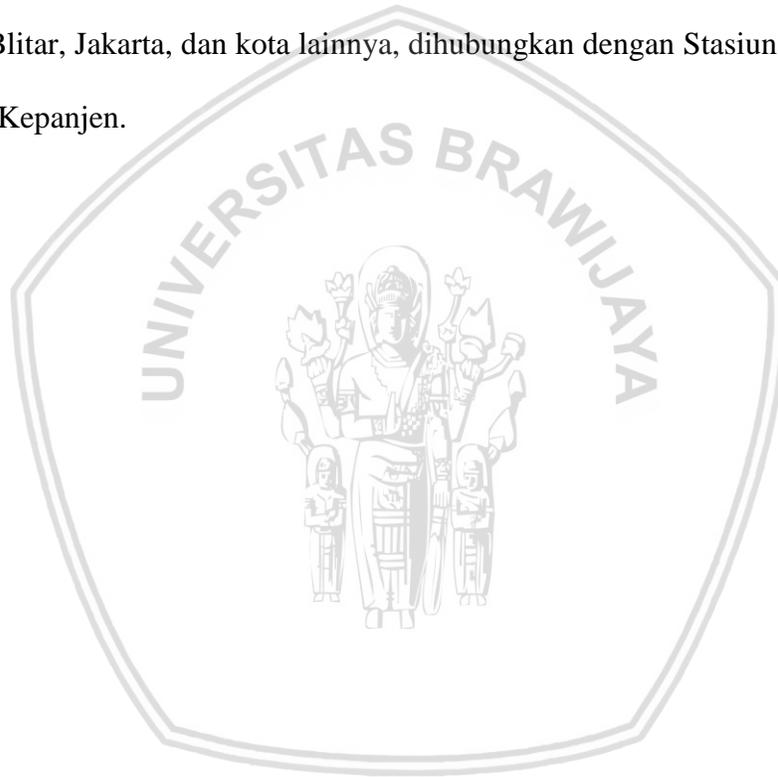
Secara administrasi Kecamatan Kepanjen terdiri dari :

- Wilayah Kelurahan ada 4 (empat) Kelurahan
- Wilayah Desa terdiri dari 14 (empat belas) desa
- Dusun : 39 Dusun
- RW : 77 RW
- RT : 467 RT
- RT : 467 RT

(kepanjen.malangkab.go.id)

### 3. Keadaan Transportasi Kecamatan Kepanjen

Letak Kepanjen berada 20 km sebelah selatan Kota Malang, dan dilintasi jalur utama Surabaya-Malang-Blitar. Kepanjen juga dihubungkan dengan Malang dengan jalur kereta komuter yang menghubungkan Lawang-Malang-Kepanjen. Antara Kepanjen dengan kota-kota lainnya di Pulau Jawa, termasuk Surabaya, Malang, Blitar, Jakarta, dan kota lainnya, dihubungkan dengan Stasiun Kepanjen dan Terminal Kepanjen.





**Gambar 3 Peta Kecamatan Kepanjen**

Sumber : malangkab.go.id (2017)

#### **4. Ruas Jalan Lokasi Penelitian**

Di Kecamatan Kepanjen ada suatu jalan simpang empat yang dikenal dengan sebutan Perempatan Kepanjen. Simpang empat ini merupakan yang terbesar di

Kecamatan Kepanjen dan yang paling ramai karena merupakan titik dari bertemunya empat wilayah besar, dimana arah utara dari Malang pada ruas Jalan Ahmad Yani, arah timur dari Gondanglegi pada ruas Jalan Sultan Agung, arah selatan dari Pagak pada ruas Jalan Sumedang dan arah barat dari Blitar pada ruas Jalan Kawi. Dengan demikian maka setiap harinya ada banyak kendaraan lalu-lalang di simpang empat ini mulai dari kendaraan kecil hingga besar. Selain itu, mobilitas masyarakat yang cukup tinggi dimana aktivitas ini banyak terjadi di ruas Jalan Ahmad Yani karena ruas jalan tersebut merupakan jalan utama yang menjadi pusat keramaian (protokol) di Kecamatan Kepanjen, menurut Dinas Perhubungan hal ini terjadi karena di jalan Ahmad Yani ada Pasar Kepanjen dan pertokoan yang merupakan pusat aktivitas perekonomian dari masyarakat Kepanjen maupun masyarakat daerah lain, ada bank-bank nasional maupun swasta, dan merupakan jalan utama yang menghubungkan kota-kota besar yaitu Blitar-Malang-Surabaya, maka atas dasar hal tersebut peneliti memilih ruas Jalan Ahmad Yani sebagai lokasi penelitian dan melakukan pemilihan petugas parkir di sepanjang Jalan Ahmad Yani sebagai narasumber.

## **B. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kabupaten Malang**

### **1. Tugas Pokok dan Fungsi**

Dalam rangka implementasi Undang – Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah serta untuk melaksanakan tugas dan kewenangan, maka Pemerintah Kabupaten Malang membentuk Satuan Kerja Perangkat Daerah ( SKPD ) yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Malang yang telah ditetapkan melalui

Peraturan Bupati Nomor 9 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan Kabupaten Malang sesuai dengan Tugas Pokok dan Fungsinya mempunyai tanggung jawab di bidang Perhubungan, dalam mensukseskan penyelenggaraan pembangunan di Wilayah Kabupaten Malang.

Mengacu pada Undang-undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional yang mengatur tentang peranan dan tanggung jawab Kepala Satuan Kerja Perangkat Daerah ( SKPD ) untuk menyiapkan Rencana Kerja Satuan Kerja Perangkat Daerah sehingga dengan dasar tersebut Dinas Perhubungan Kabupaten Malang menyiapkan Rencana Kerja Tahun 2016 yang diharapkan dapat memberikan arah yang jelas dalam melaksanakan tugas dengan memperhatikan keterkaitan visi dan misi Kepala Daerah dengan memenuhi prinsip teknokratis ( strategis ), demokratis dan partisipatif, politis, perencanaan *bottom up* dan perencanaan *top down*. Rencana Kerja ini diharapkan dapat digunakan secara efektif untuk mencapai tujuan yang ditetapkan dan selalu akan dievaluasi untuk penyempurnaannya.

Dinas Perhubungan mempunyai tugas:

1. Melaksanakan urusan Pemerintah Daerah di bidang perhubungan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan; dan
2. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai bidang tugasnya.

Untuk menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, Dinas

Pehubungan mempunyai fungsi:

1. Pengumpulan, pengelolaan, dan pengendalian data yang berbentuk database serta analisis data untuk penyusunan program kegiatan di bidang perhubungan
2. Perencanaan strategis pada Dinas Perhubungan
3. Perumusan kebijakan teknis bidang perhubungan
4. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum bidang perhubungan
5. Pembinaan dan pelaksanaan tugas bidang perhubungan
6. Pelaksanaan, pengawasan, pengendalian, serta evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan bidang perhubungan
7. Pelaksanaan standar pelayanan minimal yang wajib dilaksanakan pada bidang perhubungan
8. Penyelenggara kesekretariatan Dinas Perhubungan
9. Pembinaan UPT di bidang perhubungan
10. Pemberian perizinan dan pelaksanaan pelayanan di bidang perhubungan
11. Pengkoordinasian, integrasi, sinkronisasi kegiatan di lingkungan Dinas Perhubungan
12. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Bupati sesuai dengan tugas dan fungsinya

## 2. Visi dan Misi

*"Terwujudnya Kabupaten Malang yang MADEP MANTEB MANETEP"*

Secara terperinci rumusan visi tersebut dapat dijabarkan sebagai berikut:

*"Terwujudnya Kabupaten Malang yang Istiqomah dan Memiliki Mental Bekerja Keras Guna Mencapai Kemajuan Pembangunan yang Bermanfaat Nyata untuk Rakyat Berbasis Pedesaan"*.

Misi merupakan rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan dilaksanakan untuk mewujudkan visi. Misi berfungsi sebagai pemersatu gerak, langkah dan tindakan nyata bagi segenap komponen penyelenggara pemerintahan tanpa mengabaikan mandat yang diberikannya. Adapun misi dan tujuan pembangunan Kabupaten Malang terkait dengan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan adalah sebagai berikut:

- Meningkatkan ketersediaan infrastruktur jalan, transportasi, telematika, sumber daya air, permukiman dan prasarana lingkungan yang menunjang aktivitas sosial ekonomi kemasyarakatan

## 3. Tujuan dan Sasaran

Dalam rangka mewujudkan tujuan dan sasaran kepala daerah maka Dinas Perhubungan Kabupaten Malang menetapkan tujuan dan sasaran sebagai berikut:

1. Tujuan:

- a. Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi
  - b. Meningkatkan Prasarana Transportasi guna mendukung pembangunan di wilayah Kabupaten Malang
2. Sasaran Jangka Menengah:
- a. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi
  - b. Tersedianya angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan Kabupaten
  - c. Meningkatkan pemenuhan kebutuhan halte pada setiap kecamatan yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek
  - d. Meningkatnya fasilitas perlengkapan jalan (rambu, APILL, paku jalan, patok pengaman jalan, cermin tikungan dan marka) pada jalan Kabupaten
  - e. Terwujudnya kendaraan bermotor wajib uji yang laik jalan

#### **4. Struktur Organisasi**

Adapun struktur organisasi dinas perhubungan Kabupaten Malang adalah sebagai berikut:

1. Kepala Dinas
2. Sekretariat
  - a. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian
  - b. Sub Bagian Keuangan dan Asset
  - c. Sub Bagian Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan
3. Bidang Keselamatan

- a. Manajemen Keselamatan
  - b. Promosi Keselamatan
  - c. Prasarana Keselamatan
4. Bidang Lalu Lintas
- a. Manajemen Lalu Lintas
  - b. Rekayasa Lalu Lintas
  - c. Pengawasan dan Pengendalian
5. Bidang Angkutan
- a. Angkutan Orang Dalam Trayek
  - b. Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek
  - c. Pembinaan Angkutan
6. Bidang Terminal dan Perparkiran
- a. Terminal
  - b. Manajemen Perparkiran
  - c. Ketertiban Perparkiran
7. Unit Pelaksana Teknis (UPT)
- a. UPT Dinas Perhubungan Pujon
  - b. UPT Dinas Perhubungan Singosari
  - c. UPT Dinas Perhubungan Tumpang
  - d. UPT Dinas Perhubungan Kepanjen
  - e. UPT Dinas Perhubungan Gondanglegi

- f. UPT Dinas Perhubungan Turen
- g. UPT Dinas Perhubungan Pagak
- h. UPT Dinas Perhubungan Dampit

## **5. UPT Dinas Perhubungan Kapanjen**

### **a. Alamat**

UPT Dinas Perhubungan Kapanjen beralamat di Jl. Raya Talang Agung, Talangagung, Kapanjen, Malang, Jawa Timur

Kode Pos : 65163

Telepon: (0341) 3901300

### **b. Wilayah Kerja UPT Dinas Perhubungan Kapanjen**

Wilayah kerja UPTD Perhubungan Kapanjen adalah sebagai berikut :

1. Kecamatan Kapanjen
2. Kecamatan Kromengan
3. Kecamatan Sumberpucung
4. Kecamatan Wonosari
5. Kecamatan Ngajum
6. Kecamatan Wagir
7. Kecamatan Pakisaji

### **c. Tugas UPT Dinas Perhubungan Kapanjen**

1. Melaksanakan sebagian tugas Dinas Perhubungan pada wilayah kerja di Kecamatan Kepanjen yang terdiri dari beberapa Kecamatan.
2. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan.

#### **d. Fungsi UPT Dinas Perhubungan Kepanjen**

Dalam melaksanakan tugas , UPTD Perhubungan Kepanjen mempunyai fungsi :

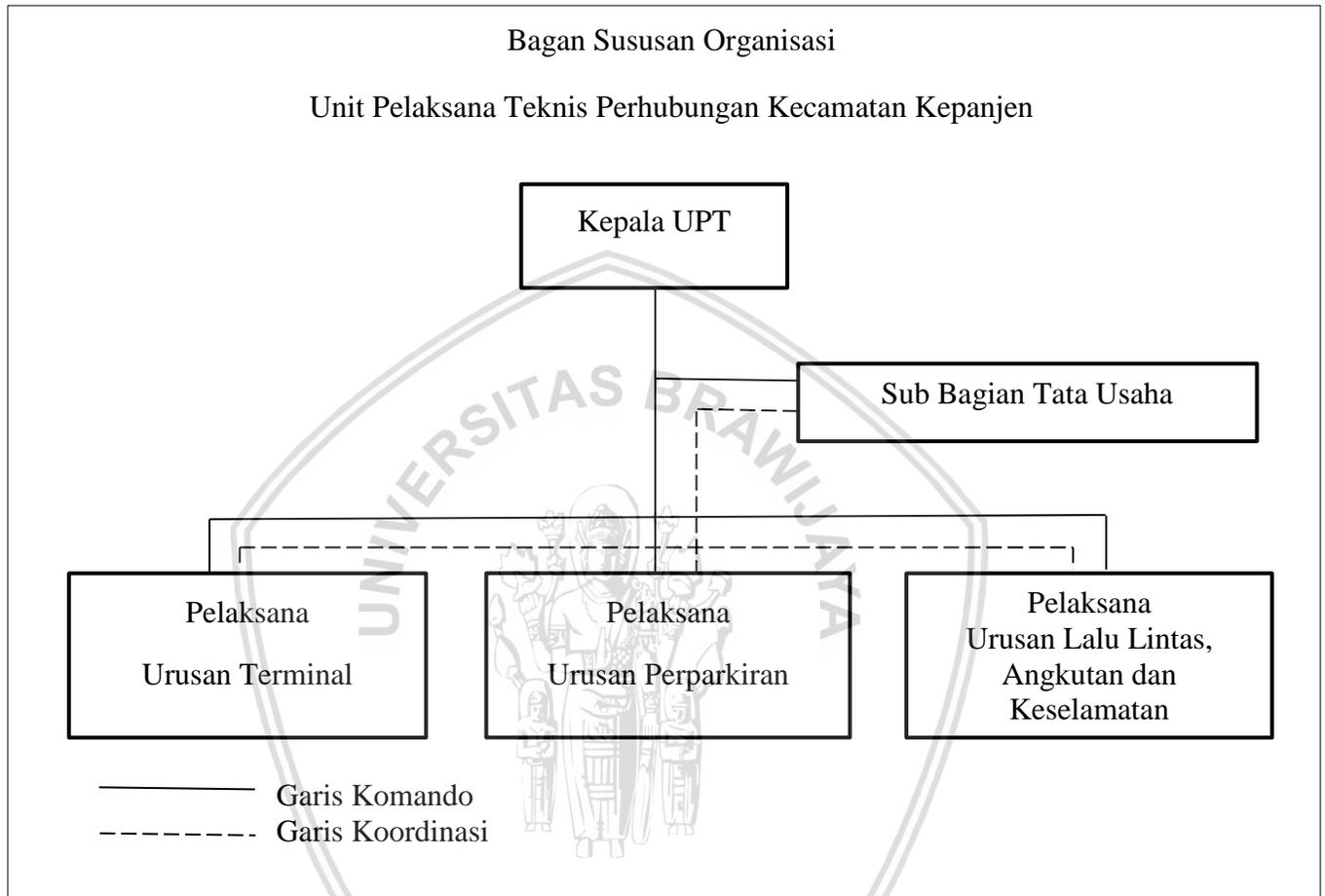
1. Pelaksana Teknis sebagian tugas Dinas Perhubungan sebagai penyelenggara :
  - a. Teknis operasional lalu lintas, angkutan, perizinan trayek angkutan pedesaan/angkutan kota serta pengawasan pengendalian terhadap pengguna jalan.
  - b. Teknis operasional keselamatan transportasi yang meliputi penentuan pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor dan pengendalian keselamatan transportasi.
  - c. Teknis operasional penataan dan pengaturan tingkat pelayanan parkir serta melaksanakan pemantauan dan pengawasan dilokasi parkir.
  - d. Teknis operasional pengawasan penyelenggaraan telekomunikasi, pos dan jasa titipan, melaporkan perkembangan infrastruktur telekomunikasi serta pengawasan dan pelaporan terhadap penyelenggaraan frekwensi radio dan telematika diwilayah kerja tertentu.
2. Pelaksana tanggap darurat bidang perhubungan baik akibat bencana alam atau sebab lain.

3. Pelaksana koordinasi teknis dibidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dengan instansi dan/atau pihak yang terkait di wilayah kerja.
4. Pelaksana administrasi umum meliputi ketatalaksanaan, kepegawaian dan perlengkapan UPTD Perhubungan.

**e. Tugas Kepala UPT Dinas Perhubungan Kapanjen**

1. Memimpin pelaksanaan teknis pekerjaan agar dapat dicapai tujuan/sasaran berdasarkan kebijakan yang telah digariskan Kepala Dinas Perhubungan.
2. Melakukan koordinasi teknis di bidang Perhubungan dengan instansi dan/atau pihak yang terkait di wilayah kerja UPT Dinas Perhubungan Kapanjen termasuk hal-hal yang menyangkut penanganan darurat.
3. Mengambil langkah-langkah efektif dalam menanggulangi setiap kejadian mendadak yang berpotensi mengganggu keselamatan dan kelancaran pengguna jalan.
4. Mengawasi dan melaporkan kondisi aset Dinas Perhubungan yang meliputi rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pemakai jalan serta fasilitas pendukung.
5. Menyelenggarakan urusan umum dan perlengkapan, kepegawaian serta penyusunan evaluasi dan pelaporan tugas UPT Dinas Perhubungan Kapanjen.
6. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan.

**f. Struktur Organisasi UPT Dinas Perhubungan Kapanjen**



**Gambar 4 Bagan Struktur Organisasi UPT Dinas Perhubungan Kapanjen**

Sumber: Data UPT Dinas Perhubungan Kapanjen (2017)

**C. Penyajian Data**

**1. Pengawasan Lapangan yang Dilakukan Dinas Perhubungan Dalam Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kecamatan Kapanjen.**

**a. Pengawasan dalam Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum**

Dalam menyelenggarakan kegiatan perparkiran, Kabupaten Malang melalui Dinas Perhubungan melakukan hal tersebut sesuai dengan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Tempat Parkir. Retribusi parkir tepi jalan umum di Kabupaten Malang, khususnya di Kecamatan Kepanjen merupakan salah satu pendapatan daerah yang potensial. Selain itu, pada pelaksanaannya Dinas Perhubungan juga menggunakan Peraturan Daerah No 10 tahun 2010 tentang Retribusi Jasa Umum. Dalam pelaksanaannya tentu saja Dinas Perhubungan harus dapat memaksimalkan pengelolaan retribusi parkir tepi jalan umum dengan baik. Dinas perhubungan menentukan beberapa tahapan untuk calon juru parkir yang akan menjadi petugas parkir pada tiap lokasinya. Tahapan-tahapan tersebut harus dilakukan oleh calon juru parkir agar dapat mengelola suatu lokasi parkir secara legal. Ibu Uswatun staf UPTD Perhubungan Kepanjen bagian administrasi memberikan penjelasan pada wawancara bahwa:

“Jadi awal, bagi calon petugas parkir mengajukan diri ke dinas perhubungan sebagai seorang juru parkir di lokasi yang sudah ditentukan. Lokasi itu bisa dari dinas perhubungan sendiri atau berdasarkan rekomendasi dari calon juru parkir, terus lek lokasi itu merupakan usulan dari calon jukir dinas perhubungan melakukan survey terlebih dahulu. Dalam survey itu harus dilihat bahwa ee tempat itu benar-benar memenuhi syarat sebagai tempat parkir di tepi jalan umum, suvey itu meliputi ukurannya, terus penentuan targetnya sekalian, terus opo neh yo, ee ijin kepada pemilik tahah atau lahan. Terus setelah itu calon jukir kembali untuk mengajukan diri sebagai petugas parkir di lokasi itu. Calon jukir akan mengurus surat tugas sebagai juru parkir di lokasi tersebut. Lek wes memenuhi syarat iku kabeh dan proses disetujui dan selesai calon jukir akan menerima surat tugas, rompi, dan *id*

*card* pengenalan sebagai juru parkir, baru juru parkir dapat melakukan kegiatan perparkiran di lokasi. Itu masalah perijinannya”.

Pada penelitian ini, selain mewawancarai staf Dinas Perhubungan peneliti juga mewawancarai petugas parkir sebagai narasumber. Petugas parkir yang diwawancarai adalah petugas parkir yang bertugas di sepanjang Jalan Ahmad Yani yaitu sebanyak 19 orang dengan 19 titik lokasi parkir. Dan dapat diketahui dari hasil penelitian bahwa para petugas parkir tersebut terdiri dari latarbelakang yang berbeda-beda, dari segi pendidikan ada yang hanya lulusan Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan tak sedikit pula dari mereka yang merupakan lulusan dari Sekolah Menengah Atas atau Kejuruan (SMA/K), kemudian dari segi latarbelakang pekerjaan ternyata mereka juga pernah memiliki pekerjaan dibidang lain misalnya sebagai buruh tani, petani, pedagang, tukang atau kuli bangunan, montir, supir dan bahkan loper koran. Selain itu para petugas parkir tersebut juga tidak hanya orang yang berdomisili di Kecamatan Kepanjen saja, namun ternyata ada juga yang berdomisili di Kota Malang terutama di daerah Kota Lama. Seperti itulah gambaran profil petugas parkir yang sebagai narasumber dalam penelitian ini. Dan peneliti melakukan pengambilan data berupa kegiatan wawancara terhadap petugas parkir tersebut selama 2 hari yaitu pada hari Selasa dan Rabu tanggal 15-16 Agustus 2017.

Sebanyak 18 orang dari 19 orang petugas parkir yang diwawancarai juga menyatakan hal yang sama dengan Ibu Uswatun selaku narasumber dari Dinas

Perhubungan terkait tahapan yang harus dilakukan oleh petugas parkir agar dapat mengelola suatu lokasi parkir, diantaranya adalah pernyataan dari Bapak Misnadi yang bertugas di Toko Fajar Jl. Ahmad Yani, sebagai berikut:

“Oh itu, mengurus surat dulu ke dishub mbak, baru nanti dapat ijin, rompi sama kartu pengenalan.”

Hal senada juga diungkapkan oleh Bapak Taufik Kusnaedi, petugas parkir di Kevin Cell di Jl. Ahmad Yani, berikut perkataannya:

“Kita harus ijin dulu sama dinas mbak, baru nanti dikasi surat tugas, kalau tidak ada surat tugasnya ya berarti itu ilegal”

Pernyataan yang cukup jelas juga diungkapkan oleh Bapak Andrik Kustiawan, petugas parkir di Toko Millenium Jl. Ahmad Yani, yaitu:

“Dulu saya mengajukan tempat parkir, lalu di *survey* sama dishub, kemudian disetujui dan saya juga harus mengurus surat ijin resmi untuk tugas.”

Namun dari beberapa pernyataan diatas, ada satu orang dari sembilan belas petugas parkir yang menyatakan bahwa ia tidak mengetahui bagaimana tahapan-tahapan yang harus dilakukan agar dapat menjadi petugas parkir secara resmi, orang tersebut adalah Bapak Rudi Rulianto petugas parkir di Bank Armindo Jl.Ahmad Yani, berkata:

“Kurang tau kalo masalah itu”

Pernyataan-pernyataan diatas merupakan hal yang berkenaan dengan tahapan-tahapan yang harus dilakukan baik oleh dinas perhubungan maupun oleh calon petugas parkir. Secara umum hal yang harus dilakukan oleh calon petugas parkir adalah mengajukan diri dan mengajukan tempat yang potensial sebagai lokasi parkir. Setelah melakukan hal tersebut Dinas Perhubungan akan melakukan *survey* dan jika dari sisi tempat sudah memenuhi syarat sebagai lokasi parkir maka hal yang selanjutnya dilakukan adalah mengurus administrasi calon petugas parkir, seperti surat ijin, penentuan target, pembagian rompi dan *id card* tanda pengenal. Secara keseluruhan sebagian besar petugas parkir sudah mengetahui mekanisme yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan agar seseorang dapat mengelola tempat parkir secara resmi.

Selain masalah perijinan, ada hal lain yang juga termasuk dalam mekanisme pengelolaan retribusi parkir tepi jalan umum yaitu tentang pungutan setoran wajib. Ibu Uswatun sebagai informan dari Dinas Perhubungan menyampaikan sebagai berikut:

“setelah perijinan dinas perhubungan juga berwenang untuk melakukan pengawasan, penarikan pungutan per hari dan melakukan setoran parkir ke Bank Jatim pada hari itu juga, jadi setoran itu kan di lakukan perhari baik oleh jukir maupun oleh dishub.”

Hal yang diungkapkan oleh informan tersebut adalah hal yang berkaitan dengan pengawasan pada pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum. Dinas Perhubungan berwenang untuk melakukan pengawasan, penarikan pungutan per

hari dan melakukan setoran ke Bank Jatim karena setoran untuk retribusi parkir tepi jalan umum dilakukan per hari baik oleh petugas parkir maupun Dinas Perhubungan.

Pengawasan dinilai sangat penting karena ada kaitannya dengan pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum. Pengawasan perlu dilakukan untuk melihat kesesuaian antara pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum di lapangan dengan peraturan-peraturan yang ada. Kemudian pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan juga berguna untuk melihat kinerja dari para juru parkir di lapangan. Jika kinerja juru parkir dapat dimaksimalkan maka tentunya akan mudah bagi pemerintah daerah untuk mencapai target retribusinya, selain itu jika para juru parkir melakukan kegiatan retribusi parkir sesuai dengan peraturan daerah yang berlaku akan dapat meminimalisir terjadinya kecurangan-kecurangan dan hal tersebut akan berpengaruh pada kepuasan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir tepi jalan, dengan demikian maka tingkat kepercayaan masyarakat kepada dinas terkait juga akan meningkat.

Ibu Uswatun sebagai informan dari Dinas Perhubungan mengungkapkan hal-hal yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan, berikut pernyataannya:

“Pengawasan dilakukan setiap hari. Pengawasan dilakukan dengan beberapa cara, diantaranya, membentuk koordinator parkir dilapangan, koordinator tersebut adalah pegawai dinas perhubungan koyok mas Ali, mas Hasan itu kan koordinator parkir membawahi beberapa lokasi parkir dan juru parkirnya. Yaa koordinator sudah tahu persis lokasi mana saja yang harus di pungut dan berapa besaran pungutan yang ada di titik lokasi itu. Setiap hari pada saat jam

kegiatan parkir di mulai, koordinator sudah ada di lapangan. Koordinator parkir juga merangkap sebagai pemungut, yaitu ee pemungut koordinator pemungut dari juru parkir sesuai dengan besaran target yang telah dibebankan pada jukir, dadi ngene kan koordinator lapangan dari dishub memungut besaran retribusi kepada koordinator dari juru parkir, koordinator lapangan itu juga membuat laporan dan melakukan pengawasan. Pengawasan tersebut meliputi:

1. Mengawasi lokasi mana saja yang tidak dijaga pada hari itu.
2. Melihat permasalahan-permasalahan yang ada di lapangan dan melakukan pemecahan atas masalah yang terjadi di lapangan, nah kalau tidak bisa di selesaikan di lapangan koordinator akan menyelesaikan masalah tersebut di kantor.
3. Mengawasi juru parkir apakah yang bertugas pada titik lokasi tersebut benar-benar jukir yang telah mendapatkan ijin resmi atau warnen (jukir pengganti resmi) atau justru jukir illegal.
4. Memungut setoran parkir, jika ada jukir yang setoran tidak memenuhi target maka jukir harus menggantinya lain hari dan hal tersebut juga akan masuk sebagai laporan dari koordinator dari dishub. Pasti dicatet..”

Dinas perhubungan juga berwenang untuk melakukan pengawasan karena dalam pelaksanaannya banyak ditemukan masalah terkait retribusi parkir tepi jalan umum. Pengawasan ini juga dilakukan setiap hari dengan beberapa cara, diantaranya adalah membentuk koordinator parkir di lapangan, koordinator tersebut adalah pegawai dinas perhubungan, koordinator parkir membawahi beberapa lokasi parkir dan petugas parkirnya. Koordinator tersebut sudah tahu persis lokasi mana saja yang harus di pungut dan berapa besaran pungutan yang ada di titik lokasi itu. Setiap hari pada saat jam kegiatan parkir di mulai, koordinator sudah ada di lapangan. Koordinator parkir juga merangkap sebagai pemungut, yaitu pemungut koordinator pemungut dari petugas parkir sesuai

dengan besaran target yang telah dibebankan pada petugas parkir, jadi koordinator lapangan dari Dinas Perhubungan memungut besaran retribusi kepada koordinator dari petugas parkir, koordinator lapangan tersebut juga membuat laporan dan melakukan pengawasan.

Beberapa petugas parkir juga membenarkan pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan tersebut, seperti yang diungkapkan oleh Bapak Imron Rusdi, petugas parkir di Bank Mandiri Jl. Ahmad Yani, mengatakan:

“Setiap hari ada petugas yang berkeliling untuk menarik setoran dan melakukan pengawasan secara rutin.”

Pernyataan Bapak Ahmad Fajar sebagai petugas parkir di BPR Nusamba Wlingi Jl. Ahmad Yani juga menyatakan hal yang sama, sebagai berikut:

“Di cek setiap hari, ada petugasnya yang datang”

Bapak Yonata Karies petugas parkir di Apotek Petra Jl. Ahmad Yani juga mengungkapkan hal yang sama, sebagai berikut:

“Mereka berkeliling setiap hari untuk menarik setoran dan kadang juga melakukan penertiban, seperti mengecek petugas agar memakai rompi jukir, mengingatkan kalau ada kendaraan oparkir yang melanggar rambu.”

Hal senada juga di ungkapkan oleh Bapak Achmad Fadoli petugas parkir di Alfamidi Jl. Ahmad Yani, mengatakan:

“Setiap hari berkeliling melakukan penarikan sendiri jadi memudahkan juga”

Berdasarkan wawancara pada kedua jenis informan yaitu dari pihak Dinas Perhubungan dan pihak petugas parkir, secara keseluruhan menyatakan bahwa pengawasan lapangan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dilakukan setiap hari. Selain melakukan pengawasan Dinas Perhubungan juga melakukan pemungutan setoran untuk retribusi parkir tepi jalan umum di setiap lokasi pada tiap harinya. Dinas Perhubungan menyatakan bahwa pengawasan yang dilakukan selama ini sudah berjalan dengan baik, seperti yang diungkapkan oleh Ibu Uswatun sebagai berikut:

“Yaa, berjalan dengan baik. Karena kan kalo pengawasan tersebut tidak dijalankan ee maka tidak akan ada setoran yang masuk sebab pemungutan setoran kan dilakukan per hari kan.”

Pernyataan dari informan tersebut menunjukkan pengawasan yang dilakukan selama ini sudah berjalan dengan baik. Karena pengawasan yang baik juga berpengaruh untuk memenuhi target retribusi dalam hal ini khususnya target retribusi parkir tepi jalan umum di Kecamatan Kepanjen pada tahun 2017.

Ada hal lain yang tak kalah penting dari masalah pengawasan, yaitu tentang kepatuhan juru parkir dalam melaksanakan retribusi parkir tepi jalan umum. Jika ada petugas parkir yang tidak patuh maka berarti petugas tersebut melakukan kecurangan, sedangkan kecurangan dapat menjadi kendala dalam melakukan pengawasan. Informan dari Dinas Perhubungan menyatakan sebagai berikut:

“Kalo itu.. banyak kendala yang dihadapi saat melakukan pengawasan diantaranya:

1. Jukir yang melakukan kecurangan atau malas, misalnya ee di titik A pada hari itu terlihat sepi jadi jukir memilih tidak berjaga sehingga dishub tidak akan mendapat setoran wajib pada hari itu, jadi mau tidak mau dishub harus mencarikan warnen (jukir pengganti) gunanya untuk memenuhi setoran wajib pada hari itu
2. Faktor cuaca, lek pas musim hujan, terjadi penurunan pengguna jasa retribusi dan jukir juga terkadang sering tidak berjaga pada saat hujan sehingga sering kali target tidak terpenuhi. Yo iku susah e lek musim ujan.
3. Terus saat terjadi pemadaman listrik, kegiatan perparkiran saat `malam hari terganggu karena kan adanya pemadaman sehingga jukir tidak dapat melakukan kegiatan perparkiran ini biasanya terjadi ee pada jukir yang menjaga ATM
4. Kecurangan juru parkir yang melakukan warnen (melimpahkan tugas kepada orang lain tanpa sepengetahuan dishub) hal itu akan membuat setoran wajib menjadi tidak terpenuhi soal e kan warnen tersebut tidak mempunyai tanggungjawab atas tugasnya.
5. Kesadaran seseorang berbeda-beda, nah sebenarnya jukir tidak diperbolehkan menarik pungutan retribusi diatas tarif tetapi namanya oknum yaa sering kali berbuat kecurangan dengan mempermainkan tarif. Sampai terkadang dishub harus mengancam bahwa jika hal tersebut terus dilakukan maka sanksi yang diberikan akan langsung dari pihak kepolisian. Padahal dishub gak kurang-kurangnya melakukan pengawasan, menasehati jukir, sosialisasi, melakukan pembinaan yang biasanya dilakukan setiap setahun sekali. Terus kalo kesadaran lain yang sering jadi problema itu karena melanggar rambu, kan sebenarnya di surat kesanggupan udah ada tertulis luas lokasi parkir yang menjadi hak setiap jukirnya, tapi yo iku maeng masih banyak yang melanggar entah itu melanggar marka jalan, melanggar rambu lalu lintas, padahal sudah diberitahukan dan bahkan

sudah ada denahnya opo maneh buat jukir yang dekat dengan *traffic light*, sudah diberi aturan kalo tidak boleh memarkir tepat di bawah lampu merahnya karena sudah ada ketentuan kalo jarak lokasi yang ideal itu kurang lebih 20 meter dari *traffic light* itu tadi soalnya kan berbahaya dari sisi keselamatan, begitu.”

Berdasarkan pernyataan tersebut, ada lima hal yang menjelaskan tentang kendala yang dihadapi dalam melakukan pengawasan dan tiga poin dari lima hal tersebut adalah mengenai tingkat kepatuhan juru parkir. Dimana dua hal menyatakan hal yang menjadi kendala adalah faktor cuaca dan keadaan dalam susana pemadaman listrik. Kemudian tiga hal lainnya adalah tentang petugas parkir yang melakukan kecurangan atau malas, kecurangan petugas parkir dalam melimpahkan tugas kepada orang lain tanpa sepengetahuan Dinas Perhubungan dan tentang kesadaran seseorang yang berbeda-beda yang menyangkut oknum mempermainkan tarif dan melanggar rambu-rambu lalu lintas. Berikut ini adalah tarif parkir untuk retribusi tepi jalan umum di Kabupaten Malang:

**Tabel 3 Tarif retribusi parkir tepi jalan umum di Kabupaten Malang**

No	Jenis Kendaraan	Besaran Tarif (Rp)	Keterangan
1.	Kendaraan JBB >3500 kg	3.000,00	Per sekali parkir
2.	Kendaraan JBB ≤3500 kg	1.500,00	Per sekali parkir

3.	Sepeda Motor atau kendaraan sejenis	1.000,00	Per sekali parkir
----	-------------------------------------	----------	-------------------

Sumber: Lampiran VII Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 10 Tahun 2010

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa tarif retribusi parkir untuk jenis kendaraan dengan jumlah berat yang diperbolehkan (JBB) lebih besar dari 3.500 kg sebesar Rp. 3000 (tiga ribu rupiah) per sekali parkir, lalu tarif untuk jenis kendaraan dengan jumlah berat yang diperbolehkan (JBB) lebih kecil atau sama dengan 3.500 kg sebesar Rp. 1.500 (seribu lima ratus rupiah) per sekali parkir, kemudian tarif untuk jenis kendaraan sepeda motor atau kendaraan sejenis dikenai tarif sebesar Rp. 1000 (seribu rupiah).

Berdasarkan observasi lapang yang dilakukan oleh peneliti, peneliti menemukan hal yang menjadi faktor terjadinya kecurangan dalam mempermainkan tarif yaitu karena petugas parkir tidak memberikan stiker atau karcis parkir kepada pengguna jasa, padahal dalam karcis tersebut pasti tertera jumlah pungutan retribusi yang harus dibayarkan oleh tiap jenis kendaraan. Misalnya saja untuk jenis kendaraan sepeda motor yang memiliki tarif Rp. 1000 per sekali parkir namun pada saat peneliti mencoba memarkirkan kendaraan tanpa menerima karcis parkir dan membayar dengan uang Rp. 2000 petugas parkir tidak memberikan kembalian. Hal tersebut juga terlihat terjadi pada pengguna jasa lainnya. Selain masalah tarif, telah disebutkan bahwa masalah kecurangan lain adalah mengenai pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas dan pada saat peneliti melakukan observasi

lapang pelanggaran yang amat nampak adalah pelanggaran dari petugas parkir yang lokasi parkirnya berdekatan dengan *traffic light* (lampu merah), seperti yang telah dijelaskan oleh informan dari Dinas Perhubungan bahwa jarak lokasi parkir yang ideal adalah kurang lebih 20 meter dari *traffic light*, namun kenyataan yang ada di lapang justru masih ada petugas yang nekat memarkir tepat di bawahnya. Untuk memperjelas, peneliti telah mengambil gambar untuk pelanggaran tersebut sebagai berikut:



**Gambar 4 Contoh Pelanggaran dalam Pelaksanaan**

**Parkir Tepi Jalan Umum**

Sumber: Peneliti (2017)



**Gambar 6 Contoh Pelanggaran dalam Pelaksanaan  
Parkir Tepi Jalan Umum**

Sumber: Peneliti (2017)

Kedua gambar tersebut diambil oleh peneliti dilokasi parkir di Jalan Ahmad Yani yang paling dekat dengan *traffic light* pada hari Senin, 4 September 2017 pukul 13.43. Dapat dilihat pada kedua gambar tersebut bahwa ternyata memang ada pelanggaran untuk peraturan yang telah di tetapkan oleh Dinas Perhubungan mengenai jarak lokasi parkir yang ideal dari *traffic light*, tampak disana masih ada kegiatan perparkiran yang dilakukan tepat dibawah rambu padahal sudah dijelaskan bahwa hal tersebut berbahaya dari sisi keselamatan.

Dinas Perhubungan juga berwenang memberikan sanksi pada petugas parkir yang melakukan pelanggaran, seperti yang diungkapkan oleh Ibu Uswatun, sebagai berikut:

“apabila menemukan petugas parkir yang melakukan kecurangan atau melanggar maka kami berwenang untuk memberikan sanksi, sanksi juga tidak dilakukan sembarangan, urutannya adalah memberikan SP 1,2, apabila sudah SP ke-3 nah.. maka dengan tegas kami harus mencabut ijinnya sebagai petugas parkir, jika sudah seperti itu maka orang itu sudah tidak berhak lagi melakukan perparkiran, tapi tetap saja melakukan kegiatan perparkiran urusannya akan diserahkan langsung kepada pihak kepolisian karena sudah termasuk tindakan pemalakan liar kepada masyarakat dan akan di proses secara pidana, gitu...”

Dapat dilihat bahwa informan menyatakan apabila ada petugas parkir yang melakukan kecurangan cara menindaklanjutinya adalah dengan melakukan peringatan 1,2,3 melalui surat peringatan. Jika sampai pada surat peringatan 3 petugas parkir tetap melakukan pelanggaran maka akan dicabut surat tugasnya.

Berdasarkan beberapa ulasan mengenai pengawasan diatas dapat diketahui bahwa Dinas Perhubungan melakukan pengawasan pada setiap hari dengan cara berkeliling dari lokasi satu ke lokasi lain. Dari data yang diperoleh oleh peneliti menyatakan pengawasan dilakukan pada setiap hari karena petugas parkir harus menyetorkan pungutan secara langsung pada setiap harinya pada Dinas Perhubungan dan kemudian Dinas Perhubungan akan menyetorkan pungutan tersebut langsung pada Bank Jatim pada hari itu

juga. Hal ini sesuai dengan pernyataan Ibu Uswatun yang menyatakan bahwa:

“Setelah perijinan dinas perhubungan juga berwenang untuk melakukan pengawasan, penarikan pungutan per hari dan melakukan setoran parkir ke Bank Jatim pada hari itu juga, jadi setoran itu kan di lakukan perhari baik oleh jukir maupun oleh dishub.”

Selain pernyataan tersebut data lain yang mendukung alasan terkait penyetoran yang harus dilakukan pada setiap hari adalah karena Dinas Perhubungan telah menentukan target pelaksanaan pemungutan retribusi parkir pada **Data Potensi Parkir Pada UPT Perhubungan Kapanjen Tahun 2017**. Disana telah terkelompokkan besaran target setoran pungutan untuk setiap harinya berdasarkan potensi pada tiap-tiap lokasi parkir. Dengan adanya pernyataan dari staf Dinas Perhubungan dan data potensi parkir, peneliti mendapat temuan bahwa ternyata dalam melaksanakan pengawasan yang dilakukan setiap hari dan juga mengenai setoran pungutan yang dilakukan setiap hari belum memiliki aturan tertulis dan secara resmi. Hal tersebut juga senada dengan pernyataan yang diungkapkan oleh staf Dinas Perhubungan saat peneliti menanyakan mengenai Standar Operasional Kerja (SOP) yang menjelaskan bahwa:

“Nah untuk sementara ini SOP belum diturunkan, karena masalahnya beberapa saat yang lalu dishub terkena saber pungli. Jadi sampai saat ini SOP masih di susun dan belum dikeluarkan. Ee kan selama ini kesalahan kita yaiku tidak mengeluarkan SOP tapi dengan adanya kasus saber pungli kemaren kami terus memperbaiki diri yang salah satunya dengan membuat SOP. Karena selama ini kita kan hanya

bekerja untuk memenuhi target dan melaksanakan perencanaan jadi bukan berarti kita bekerja seenaknya..”

Maka dengan demikian dapat diketahui bahwa dalam melaksanakan pengawasan Dinas Perhubungan hanya berpedoman pada Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2006 dan Peraturan Daerah Nomor 10 tahun 2010 yang dimana kedua peraturan tersebut hanya mengatur mekanisme pelaksanaan retribusi parkir secara garis besar saja. Untuk hal mendetail seperti pengawasan dan setoran yang dilakukan pada setiap hari, Dinas Perhubungan belum memiliki aturan secara tertulisnya. Selama ini Dinas Perhubungan menjalankan mekanisme pengawasan tersebut hanya berdasarkan target retribusi parkir tepi jalan umum pada APBD yang harus dipenuhi sehingga mengadakan mekanisme pengawasan dan setoran yang dilakukan setiap hari.

Untuk lebih memperjelas perolehan data dari hasil wawancara, peneliti telah membuat tabel rangkuman hasil wawancara dari informan sebagai berikut:

**Tabel 4 Rangkuman hasil wawancara dari Dinas Perhubungan**

No	Hasil Wawancara Dinas Perhubungan
1	Mekanisme pengelolaan retribusi parkir tepi jalan umum di Kabupaten Malang yaitu diawali dengan calon petugas parkir mengajukan diri ke dinas perhubungan sebagai seorang juru parkir di lokasi yang sudah ditentukan. Kemudian akan diadakan survey oleh Dinas Perhubungan, jika semua sudah memenuhi syarat maka calon petugas parkir akan mengurus perijinan agar dapat

	<p>mengelola tempat parkir secara resmi. Selain masalah perijinan Dinas Perhubungan juga berwenang untuk melakukan pengawasan, penarikan pungutan retribusi parkir tepi jalan umum dan pemberian sanksi bagi petugas parkir yang melakukan kecurangan.</p>
2	<p>Pengawasan lapangan yang dilakukan oleh Dishub terhadap pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum di Kepanjen adalah dengan beberapa cara diantaranya, membentuk koordinator parkir dilapangan yang bertugas sebagai pemungut kordinator pemungut, mengawasi lokasi mana saja yang tidak dijaga pada hari itu, melihat permasalahan-permasalahan yang ada dilapangan dan melakukan pemecahan, mengawasi petugas parkir apakah yang bertugas pada titik lokasi tersebut benar-benar petugas yang telah mendapatkan ijin resmi.</p>
3	<p>Menurut informan pengawasan selama ini sudah berjalan baik, Karena jika pengawasan tersebut tidak dijalankan maka tidak akan ada setoran yang masuk sebab pemungutan setoran dilakukan per hari.</p>
4	<p>Banyak kendala yang dihadapi saat melakukan pengawasan diantaranya:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. jukir yang melakukan kecurangan atau malas</li> <li>2. faktor cuaca</li> <li>3. saat terjadi pemadaman listrik</li> <li>4. tingkat kesadaran orang yang berbeda-beda</li> </ol>
5	<p>Cara menindaklanjuti petugas parkir yang melakukan kecurangan yaitu akan dilakukan peringatan 1,2,3 melalui surat peringatan. Jika sampai pada surat peringatan 3 jukir tetap melakukan pelanggaran maka akan di cabut surat tugasnya.</p>

6	Menurut informan pengawasan yang dilakukan tersebut berpengaruh untuk mengoptimalkan efektivitas pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum di Kepanjen
7	Untuk standar kerja yang diberlakukan kepada pegawai Dinas Perhubungan sampai saat ini SOP masih di susun dan belum dikeluarkan. Namun dengan adanya kasus saber pungli beberapa waktu lalu Dinas Perhubungan terus memperbaiki diri yaitu salah satunya dengan membuat SOP. Karena selama ini mereka hanya bekerja untuk memenuhi target dan melaksanakan perencanaan jadi bukan berarti bekerja seenaknya.
8	Penentuan target pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum pada tahun 2017 langsung dari dewan, yaitu DPRD. Dengan melihat potensi parkir yang ada pada setiap titik maupun daerah.
9	tahapan perencanaan penerimaan retribusi di Kepanjen yang ingin dicapai yaitu yang pertama di lakukan survey lapangan pada setiap titik parkir. Untuk memenuhi target Dinas Perhubungan juga harus pandai-pandai mencari celah di lapangan, bukan artian illegal namun mencari titik parkir mana saja yang dapat menambah realisasi retribusi ini atau yang potensial yaitu dengan cara memaksimalkan targetnya. Oleh karena itu mengapa dapat terjadi jumlah target retribusi yang berbeda-beda pada setiap titiknya.
10	pencapaian realisasi retribusi parkir tepi jalan umum di Kepanjen yang telah ditargetkan dalam APBD tahun 2017 sampai pada tri wulan III sudah memenuhi target dan tergolong baik yaitu dengan preebtasi realisasi pada tri wulan I sebesar 24,06%, pada tri wulan II sebesar 50,46%. Dan pada tri wulan III sebesar 75,41%

Sumber: Data diolah oleh peneliti (2017)

**Tabel 5 Rangkuman hasil wawancara dari 19 petugas parkir**

No	Hasil Wawancara Petugas Parkir
1	Sebagian besar petugas parkir mengaku bahwa pengalaman kerja sebagai jukir cukup menyenangkan dan banyak mengalami suka& duka yang dilalui
2	18 orang dari 19 petugas parkir sebagai informan, mengetahui tahapan yang harus dilakukan agar dapat mengelola suatu lokasi parkir tepi jalan umum. Dan 1 lainnya mengaku tidak mengetahui tahapan tersebut
3	Seluruh informan mengetahui dan menyatakan bahwa yang menentukan luas lahan parkir adalah Dinas Perhubungan
4	15 informan menjelaskan bahwa pengawasan lapangan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan adalah dengan cara berkeliling setiap hari, mendatangi tiap petugas untuk memungut setoran wajib. Sedangkan 4 informan lainnya enggan menjelaskan lebih lanjut namun cenderung menyatakan bahwa pengawasan yang dilakukan sudah baik
5	Seluruh informan menyatakan bahwa pengawasan berjalan dengan baik
6	Sebagian besar informan menyatakan kendala yang dirasakan dalam mengelola parkir tepi jalan umum adalah faktor cuaca
7	Seluruh informan mengetahui dan menjelaskan bahwa ada target penerimaan retribusi parkir tepi jalan umum yang di tentukan oleh Dinas Perhubungan
8	Seluruh informan mengetahui bahwa tarif retribusi yang dipungut untuk kendaraan roda 2 adalah Rp. 1000 dan roda 4 Rp. 1500

9	Seluruh informan menyatakan banyaknya karcis yang diberikan oleh Dinas Perhubungan adalah sesuai target di masing-masing lokasi dan karcis diberikan dalam tempo satu minggu sekali
10	Semua informan menjelaskan bahwa sistem pembagian hasilnya adalah setoran wajib diserahkan pada Dinas Perhubungan dan sisanya digunakan sebagai penghasilan pribadi
11	Jumlah rata-rata pendapatan retribusi parkir tepi jalan umum dalam sehari bagi seluruh informan di Jl. Ahmad Yani adalah berkisar sebanyak Rp. 100.000

Sumber: Data diolah oleh peneliti (2017)

Selain ringkasan wawancara peneliti juga membuat tabel untuk menyajikan data mengenai peraturan daerah yang digunakan oleh UPT Dinas Perhubungan Kapanjen dalam melaksanakan retribusi parkir tepi jalan umum sebagai berikut:

**Tabel 6 BAB III tentang Pengelolaan Tempat Parkir pada Peraturan Daerah No 03 tahun 2006**

No	Pasal	Bunyi ayat
1	18	Dengan nama Retribusi Parkir, dipungut retribusi sebagai pelayanan atas jasa perparkiran
2	19	Obyek Retribusi adalah tempat parkir yang disediakan oleh pemerintah Daerah berupa tepi jalan, fasilitas umum lainnya dan tempat khusus parkir yang disediakan oleh Pemerintah Daerah, perorangan atau badan

3	20	Subyek Retribusi adalah setiap orang yang menggunakan tempat parkir untuk menempatkan kendaranya
4	21	1) Pengelolaan Retribusi Tempat Parkir Umum digolongkan sebagai retribusi jasa umum 2) Pengelolaan Retribusi Tempat Khusus Parkir dan Tempat Parkir Insidentil, digolongkan sebagai retribusi jasa usaha
5	22	Cara mengukur tingkat penggunaan jasa dihitung berdasarkan jenis kendaraan, Satuan Ruang Parkir (SRP) dan frekuensi penggunaan tempat parkir
6	23	1) Prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif retribusi Tempat Parkir Umum didasarkan pada kebijakan Daerah dengan memperhatikan biaya penyedia jasa parkir, kemampuan masyarakat dan aspek keadilan 2) Prinsip dan sasaran dalam penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi Tempat Khusus Parkir dan Tempat Parkir Insidentil, didasarkan pada tujuan untuk mengendalikan permintaan dan penggunaan jasa pelayanan dalam rangka memperlancar lalu lintas jalan serta mengatur keluar masuknya kendaraan dari tempat parkir dengan memperhatikan biaya penyelenggaraan pelayanan dan kemampuan masyarakat
7	24	1) Atas pemberian jasa Tempat Parkir Umum, dikenakan retribusi sebagai berikut: a. Parkir Harian 1. Bus, Truck Tronton atau Kendaraan sejenis,

		<p>sebesar Rp. 2000,00</p> <p>2. Truck atau kendaraan sejenis sebesar Rp. 1.500,00</p> <p>3. Mini Bus, Mini Truck, Colt Station, Station Wagon, Sedan, Jeep dan kendaraan sejenis sebesar Rp. 1000,00</p> <p>4. Sepeda Motor sebesar Rp. 500,00</p> <p>5. Sepeda atau kendaraan tidak bermotor sebesar Rp. 200,00</p> <p>b. Parkir Berlangganan</p> <p>1. Kendaraan bermotor roda empat atau lebih sebesar Rp. 40.000,00 per tahun</p> <p>2. Kendaraan bermotor roda dua sebesar rp. 20.000,00 per tahun</p> <p>c. Tarif tempat parkir untuk kegiatan-kegiatan insidental:</p> <p>1. Truck, Bus dan sejenisnya sebesar Rp. 3000,00</p> <p>2. Mobil, Sedan, Jeep, Pick Up dan sejenisnya Rp. 2000,00</p> <p>3. Sepeda motor sebesar Rp. 1000,00</p>
8	25	Retribusi yang terutang dipungut di wilayah Daerah
9	26	<p>1) Pemungutan Retribusi Parkir Harian dilaksanakan oleh juru parkir pada tempat parkir dengan menggunakan karcis parkir atau dokumen lain yang dipersamakan</p> <p>2) Pemungutan Retribusi Parkir Berlangganan dilakukan</p>

		bersama pada saat subyek retribusi melakukan pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor pada Kantor Bersama Samsat Malang dengan menggunakan tanda khusus yang ditetapkan dengan Peraturan Bupati
10	27	1) Pembayaran Retribusi yang terutang harus dibayar sekaligus 2) Seluruh hasil pungutan retribusi harus disetor ke Kas Daerah, sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku

Sumber: Data diolah oleh peneliti (2017)

**Tabel 7 BAB VII tentang Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum pada Peraturan Daerah No 10 tahun 2010**

No	Pasal	Bunyi ayat
1	27	Dengan nama Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dipungut retribusi sebagai pembayaran atas penyediaan pelayanan tempat parkir di tepi jalan umum
2	28	Objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah penyediaan pelayanan parkir tepi jalan umum yang ditentukan oleh Pemerintah Daerah
3	29	Subjek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah setiap orang pribadi atau badan yang menggunakan tempat parkir di tepi jalan umum yang disediakan oleh Pemerintah Daerah

4	30	Tingkat penggunaan jasa diukur berdasarkan jumlah, jenis kendaraan dan jangka waktu pelayanan parkir di tepi jalan umum
5	31	Struktur dan besarnya tarif sebagaimana tercantum dalam lampiran VII dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah ini
6	32	Masa retribusi adalah saat diberi stiker atau karcis

Sumber: Data diolah oleh peneliti (2017)

#### D. Analisis Data

##### 1. Pengawasan Lapangan yang Dilakukan Dinas Perhubungan dalam Melaksanakan Pemungutan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kecamatan Kepanjen.

###### a. Pengawasan dalam Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum

Seluruh kegiatan yang dilaksanakan oleh suatu instansi pemerintah maupun swasta membutuhkan suatu pengawasan, hal ini dilakukan guna melihat kinerja yang mereka lakukan itu sudah sesuai dengan ketentuan. Menurut Dinas Perhubungan tujuan pengawasan dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan menitikberatkan pada upaya untuk menyesuaikan rencana yang telah di buat dengan kegiatan yang di laksanakan. Hal lain yang menjadi tujuan pengawasan ini adalah membandingkan kondisi yang terjadi atau kenyataan dengan apa yang seharusnya. Dari kegiatan tersebut dapat di ketahui kelemahan atau penyimpangan apa yang terjadi sehingga dapat di ketahui langkah apa yang harus

dilakukan selanjutnya agar kelemahan itu dapat di atasi dan penyimpangan tersebut tidak terjadi lagi. Pengawasan dilakukan dengan mengarah kepada tujuan yang hendak dicapai menurut perencanaan yang telah dibuat untuk membantu mendapatkan hasil output yang efektif dan efisien. Maka pengawasan ini merupakan pengatur jalannya kinerja dalam sistem tersebut sesuai dengan fungsinya masing-masing untuk mencapai tujuan dan target yang hendak dicapai.

Data yang diperoleh oleh peneliti menunjukkan bahwa penentuan target retribusi parkir tepi jalan umum di Kecamatan Kepanjen adalah langsung dari DPRD Kabupaten Malang dan hal ini telah sesuai dengan teori tentang otonomi daerah (Sunardi dan Purwanto, 2006) dan juga teori mengenai Keuangan Daerah Dan Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD), dimana menurut Halim dan Nasir (2006) pengertian APBD adalah “Rencana keuangan tahunan pemerintah daerah yang dibahas dan disetujui bersama oleh pemerintah daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) dan ditetapkan dengan peraturan daerah”. Dengan demikian Pemerintah Daerah berhak menyelenggarakan keuangan daerah, dalam hal ini adalah target untuk retribusi parkir tepi jalan umum sesuai dengan potensi yang ada di daerah Kabupaten Malang. Penyelenggaraan keuangan daerah tersebut juga telah sesuai dengan teori mengenai otonomi daerah sebagaimana telah dijelaskan bahwa otonomi daerah adalah hak, wewenang dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Selain itu, pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan ini juga sudah sesuai berdasarkan teori tentang Pendapatan asli Daerah, Retribusi Daerah , Retribusi Jalan Umum dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum. Dapat dikatakan demikian karena dalam menyelenggarakan otonomi Daerah yang berupa kegiatan dalam hal melaksanakan Keuangan Daerah dan APBD pemerintah harus melaksanakan kegiatan untuk pemenuhan Pendapatan Asli Daerah (PAD) sesuai dengan potensi yang ada di daerahnya, dan salah satu sumber penerimaan PAD adalah Retribusi Daerah dimana retribusi tersebut terdiri dari berbagai macam jenis dan pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum adalah merupakan salah satu sub bagian dari pelaksanaan Retribusi Jasa Umum pada Retribusi Daerah. Maka dari itu untuk memaksimalkan potensi yang ada dan untuk mencapai target yang telah ditentukan pada APBD dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum di Kabupaten Malang khususnya Kecamatan Kepanjen perlu adanya pengawasan yang dilakukan oleh pihak yang berwenang.

UPT Dinas Perhubungan Kepanjen dalam melakukan pengawasan pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum mengacu pada Peraturan Daerah Nomor 03 Tahun 2006 dan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010, hal ini sudah sesuai dengan fakta yang ada dilapangan bahwa pegawai Dinas Perhubungan yang bertugas sebagai pengawas dilapangan melakukan pengawasan sesuai dengan peraturan. Peraturan tersebut mengatur tentang berbagai peraturan pengelolaan tempat parkir yang harus dipenuhi dan dilaksanakan dengan baik oleh Dinas

Perhubungan. Selain itu, dalam peraturan tersebut juga tercantum mengenai ketentuan-ketentuan lainnya seperti ketentuan umum pengelolaan tempat parkir, retribusi, sanksi administrasi, ketentuan pidana, penyidikan dan ketentuan penutup. Oleh karena itu Dinas Perhubungan harus dapat mengelola dengan baik terutama pada urusan administrasi untuk para juru parkir karena hal itulah yang menjadi dasar utama dalam memaksimalkan potensi yang ada.

Tak dapat dipungkiri bahwa pengawasan memegang peranan penting sebagai upaya dalam meminimalisir ketimpangan-ketimpangan dalam pemungutan retribusi parkir tepi jalan umum. Pengawasan dilakukan sebagai proses pemantauan yang dilakukan sebagai langkah untuk mengetahui apakah kegiatan pelaksanaan di lapangan sudah sesuai dengan ketentuan. Dengan demikian maka UPT Dinas Perhubungan Kepanjen telah melaksanakan pengawasan untuk mencapai tujuan dan fungsi pengawasan yang ingin dicapai sesuai dengan tinjauan teori tentang tujuan pengawasan dari Silalahi (2003) dan teori tentang fungsi pengawasan dari Simbolon (2004).

Selain tujuan dan fungsi pengawasan, ada hal lain yang tidak kalah penting yaitu mengenai teknik pengawasan. Sesuai dengan hasil wawancara yang didapat oleh peneliti baik informan dari UPT Dinas Perhubungan Kepanjen maupun informan dari sembilan belas orang petugas parkir di Jl. Ahmad Yani Kepanjen bahwa selama ini Dinas Perhubungan melakukan pengawasan dengan teknik secara langsung. Pengawasan yang dilakukan yaitu dengan cara petugas dari staf

Dinas Perhubungan berkeliling setiap hari untuk melakukan pengawasan sekaligus pemungutan setoran untuk retribusi parkir tepi jalan umum. Maka hal ini sesuai dengan teori pengawasan langsung dari Sarwoto (2001) yang menjelaskan bahwa pengawasan langsung dilakukan dengan cara inspeksi langsung, observasi tempat dan laporan di tempat, kegiatan pengawasan ini dilakukan oleh seorang manajer atau pimpinan pada saat kegiatan sedang dilaksanakan. Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa yang menjadi manajer adalah staf dari Dinas Perhubungan yang melakukan manajemen pengawasan kepada para petugas parkir di masing-masing lokasi yang dikelola. Namun dalam pelaksanaan pengawasan menyangkut hal tentang penyetoran, peneliti mendapatkan temuan bahwa Dinas Perhubungan belum memiliki dokumen atau peraturan tertulis terkait peraturan yang menyatakan mekanisme penyetoran yang harus dilakukan setiap hari ( dalam jangka waktu 1 x 24 jam ) baik oleh para juru parkir kepada koordinator lapangan Dinas Perhubungan maupun oleh Dinas perhubungan ke Bank Jatim, sehingga hal ini berdampak pada kurang kuatnya secara hukum peraturan mengenai penyetoran retribusi yang berjangka waktu 1 x 24 jam tersebut.

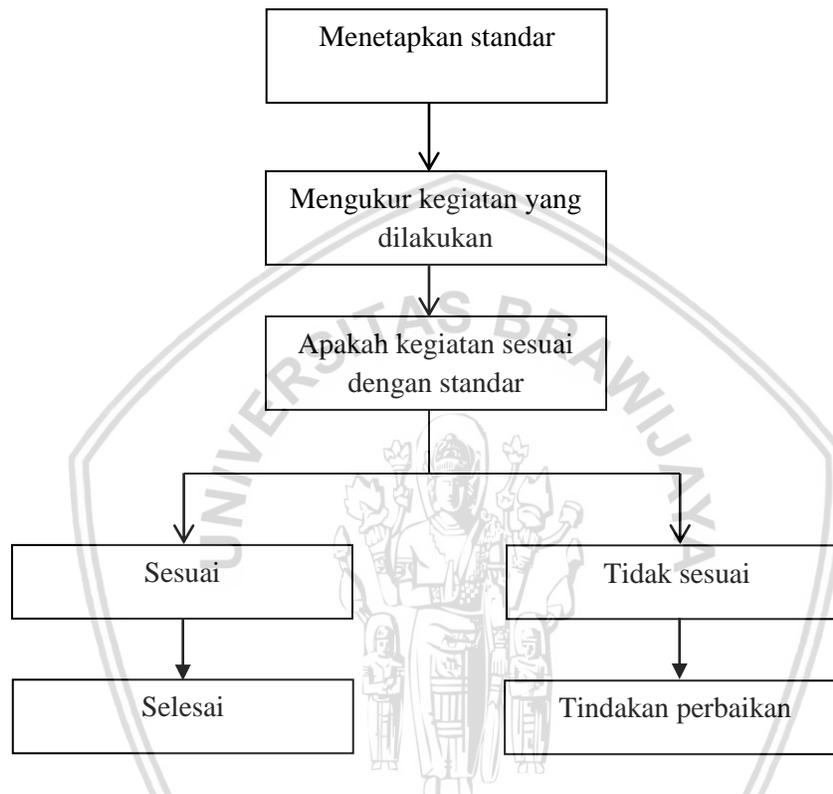
Pengawasan juga berguna untuk melihat sejauh mana tingkat kepatuhan petugas parkir dalam melaksanakan tugasnya. Berdasarkan hasil wawancara yang diperoleh peneliti, menurut Dinas Perhubungan tingkat kepatuhan para petugas parkir sudah cukup baik hal ini dibuktikan dengan terpenuhinya target setoran

pada setiap harinya sesuai dengan target APBD pada tahun 2017. Namun meskipun demikian masih banyak ditemukan kecurangan-kecurangan dan pelanggaran yang dilakukan oleh petugas parkir. Kecurangan yang masih banyak dilakukan oleh petugas parkir adalah melimpahkan tugas kepada orang lain tanpa sepengetahuan Dinas Perhubungan) dan memungut retribusi diatas tarif karena petugas parkir jarang memberikan karcis sebagai tanda bukti parkir. Hal tersebut ternyata dapat ditemui juga oleh peneliti saat melakukan observasi lapang dan mencoba untuk terlibat sebagai pengguna jasa parkir tepi jalan umum dengan jenis kendaraan sepeda motor. Selain masalah-masalah tersebut ada kecurangan lain yang dapat ditemui, yaitu penempatan parkir yang melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan. Sesuai dengan teori Posisi Parkir dari Chiara & Koppelman (1975) bahwa untuk *on street parking* menggunakan parkir sejajar dengan sumbu jalan/pararel (bersudut 180°) dan mempunyai keuntungan yaitu reduksi lebar jalan tidak terlalu besar sehingga tidak mengganggu gerakan lalu lintas, akan tetapi panjang yang terpakai akan lebih besar akibatnya hanya mampu menampung sedikit kendaraan, seperti halnya lokasi parkir yang berdekatan dengan *traffic light*. Namun karena hanya mampu menampung sedikit kendaraan inilah akhirnya ada petugas parkir yang melanggar rambu dan marka jalan agar lokasinya dapat menampung banyak kendaraan dan mendapat penghasilan lebih. Padahal sebenarnya Dinas Perhubungan sudah membuatkan denah khusus untuk kegiatan retribusi parkir

tepi jalan umum per lokasi secara jelas. Lalu kecurangan yang sering terjadi juga adalah adanya petugas parkir yang memungut retribusi diatas tarif, menurut Peraturan Daerah No 10 Tahun 2010 saat melakukan kegiatan perparkiran pengguna jasa harus diberi stiker atau karcis yang didalamnya memuat tarif parkir sesuai dengan Lampiran VII Perda No 10 Tahun 2010, namun pada prakteknya sebagian besar petugas parkir tidak pernah memberikan karcis dan memungut retribusi diatas tarif yang sudah ditentukan. Berdasarkan hasil wawancara menyatakan bahwa petugas parkir yang melakukan kecurangan akan diberikan sanksi yaitu berupa surat peringatan 1,2 dan 3 jika sudah sampai pada surat peringatan ketiga petugas parkir masih tetap melakukan pelanggaran maka akan dicabut surat tugas sebagai petugas parkir resmi.

Mengacu pada beberapa kajian diatas, dapat ditarik secara garis besar mengenai bagaimana proses pengawasan yang dilakukan UPT Dinas Perhubungan Kepanjen dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum. Sesuai dengan teori dari Menurut Sutisna (1993) bahwa proses tindakan pengawasan terdiri dari empat langkah yaitu menetapkan suatu kriteria atau standar pengukuran/ penilaian, mengukur/ menilai perbuatan (performance) yang sedang atau tidak di lakukan, membandingkan perbuatan dengan standar yang ditetapkan dan menetapkan perbedaannya jika ada dan memperbaiki penyimpangan dari standar dengan tindakan perbaikan. Oleh karena itu peneliti menjabarkan

proses pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan tersebut dalam bentuk bagan sebagai berikut:



**Gambar 7 Bagan Proses Tindakan Pengawasan**

Sumber Data diolah Peneliti (2017)

Berdasarkan bagan diatas, dapat diketahui bahwa proses awal yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan adalah menetapkan standar, dalam hal ini Dinas Perhubungan menetapkan Peraturan Daerah No 3 tahun 2006 dan Peraturan Daerah No 10 tahun 2010 sebagai pedoman dan acuan dalam melaksanakan pengawasan pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum,

selain itu penetapan standar bagi Dinas Perhubungan adalah berpedoman pada target yang telah ada di APBD, berdasarkan hasil wawancara diketahui bahwa UPT Dinas Perhubungan Kepanjen belum memiliki SOP (Standar Operasional Prosedur), sehingga hal itu membuat ada sedikit kerancuan mengenai pelaksanaan pengawasan karena ada beberapa hal yang sebenarnya tidak ada peraturan tertulisnya namun Dinas Perhubungan melaksanakan kegiatannya dengan dalih sebagai proses pengawasan. Kemudian proses pengawasan yang kedua yang tercantum dalam bagan tersebut adalah mengukur kegiatan yang dilakukan, maksudnya adalah bahwa Dinas Perhubungan melakukan pengawasan lapang terhadap para juru parkir yang melaksanakan kegiatan retribusi parkir tepi jalan umum, seperti yang telah di ulas sebelumnya bahwa Dinas Perhubungan melakukan pengawasan lapang pada setiap hari. Lalu proses yang ketiga dalam bagan proses pengawasan tersebut adalah meninjau apakah kegiatan yang dilakukan sudah sesuai dengan standar yang artinya bahwa Dinas Perhubungan dapat membandingkan apakah kegiatan yang dilakukan oleh juru parkir di lokasi parkir sudah sesuai dengan peraturan yang ada atau belum, jika kegiatan tersebut sudah sesuai maka proses pengawasan dianggap selesai namun jika di lapangan ditemukan hal yang tidak sesuai atau pelanggaran maka hal yang harus dilakukan oleh Dinas Perhubungan adalah melakukan perbaikan.

Secara keseluruhan pengawasan perlu dilakukan untuk melihat kesesuaian antara pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum di lapangan dengan peraturan

daerah. Kemudian pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan juga berguna untuk melihat kinerja dari para petugas parkir di lapangan. Jika kinerja petugas parkir dapat dimaksimalkan maka tentunya akan mudah bagi pemerintah daerah untuk mencapai target retribusinya, selain itu jika para petugas parkir melakukan kegiatan retribusi parkir sesuai dengan peraturan daerah yang berlaku akan dapat meminimalisir terjadinya kecurangan-kecurangan dan hal tersebut akan berpengaruh pada kepuasan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir tepi jalan, dengan demikian maka tingkat kepercayaan masyarakat kepada Dinas Perhubungan juga akan meningkat. Dari kajian mengenai analisis mekanisme pengawasan ini dapat dinyatakan akan ada dampak baik dan buruknya. Dampak baik yang akan timbul yaitu dengan terpenuhinya target retribusi parkir tepi jalan umum dalam APBD tahun 2017 telah terealisasi maka akan dapat berkontribusi terhadap pembangunan daerah secara optimal. Dampak baik yang kedua yaitu dengan tercapainya target tersebut maka Dinas Perhubungan akan mendapat penilaian dari Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) selaku pihak yang menentukan target, bahwa kinerjanya sudah baik. Kemudian dampak buruk yang dapat timbul adalah dengan tidak adanya peraturan tertulis mengenai mekanisme pengawasan lapang dapat memicu potensi akan adanya ketidaksamaan perilaku baik oleh staf Dinas Perhubungan dan para petugas parkir dalam pelaksanaan pengawasan. Dampak buruk lainnya yaitu Dinas Perhubungan kurang mengetahui bagaimana permasalahan yang sebenarnya terjadi di lapang karena pelaksanaan pengawasan

adalah cenderung untuk memenuhi target yang ada pada APBD saja karena terkesan mengesampingkan peraturan-peraturan yang ada di Peraturan Daerah.



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

1. Dari penelitian dengan judul “Analisis Pengawasan dalam Pelaksanaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Untuk Pencapaian Target APBD Kabupaten Malang Tahun 2017 (studi pada Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kapanjen)” maka dapat disimpulkan bahwa:

- a) Mekanisme pengawasan dalam pelaksanaan retribusi tepi jalan umum yang dilakukan oleh UPT Dinas Perhubungan Kapanjen untuk pencapaian target APBD tahun 2017 berpedoman pada Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Tempat Parkir dan Peraturan Daerah No 10 tahun 2010 tentang Retribusi Jasa Umum.
- b) UPT Dinas Perhubungan Kapanjen melakukan pengawasan dengan cara berkeliling setiap hari dan pada saat berkeliling pengawas juga sekaligus memungut setoran wajib retribusi parkir tepi jalan umum dari petugas parkir.
- c) Menurut kedua jenis informan yaitu dari staf Dinas Perhubungan dan para petugas parkir menyatakan bahwa pengawasan telah dilakukan dengan baik namun dari hasil analisis dan observasi yang dilakukan oleh peneliti, pengawasan yang dilaksanakan belum optimal karena masih ada ditemukan beberapa kecurangan dan pelanggaran yang dilakukan oleh petugas parkir.

- d) UPT Dinas Perhubungan Kapanjen pada saat ini belum memiliki peraturan tertulis dan Standar Operasional Prosedur (SOP) mekanisme pelaksanaan pengawasan di lapang untuk kegiatan retribusi parkir tepi jalan umum.
- e) Pada penelitian ini pengawasan dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum ini dapat dinyatakan akan ada dampak baik dan buruknya, yaitu:
  - 1) Dampak baik:
    - a. Dengan terpenuhinya target retribusi parkir tepi jalan umum dalam APBD tahun 2017 telah terealisasi maka akan dapat berkontribusi terhadap pembangunan daerah secara optimal.
    - b. Tercapainya target retribusi dalam APBD tahun 2017 maka Dinas Perhubungan akan mendapat penilaian dari Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) selaku pihak yang menentukan target, bahwa kinerjanya sudah baik.
  - 2) Dampak buruk:
    - a. Dengan tidak adanya peraturan tertulis mengenai mekanisme pelaksanaan pengawasan lapang dapat memicu potensi akan adanya ketidaksamaan perilaku baik oleh staf Dinas Perhubungan dan para petugas parkir dalam pelaksanaan pengawasan.
    - b. Dinas Perhubungan kurang mengetahui bagaimana permasalahan yang sebenarnya terjadi di lapang karena pelaksanaan pengawasan adalah cenderung untuk memenuhi target yang ada pada APBD saja

karena terkesan mengesampingkan peraturan-peraturan yang ada di Peraturan Daerah.

## **B. Saran**

Berdasarkan dari hasil penelitian ini maka peneliti dapat memberikan saran, yaitu:

### **1. Bagi UPT Dinas Perhubungan Kapanjen**

- a) Berdasarkan temuan terkait kecurangan-kecurangan juru parkir di lokasi parkir sebaiknya UPT Dinas Perhubungan Kapanjen melakukan penelitian dan kajian yang lebih mendalam mengenai permasalahan-permasalahan yang terjadi di lapangan dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum.
- b) Berdasarkan temuan mengenai belum adanya aturan tertulis mengenai mekanisme pengawasan sebaiknya UPT Dinas Perhubungan Kapanjen dapat mengusulkan peraturan mengenai sistem penyetoran retribusi kepada Dewan atau Pimpinan Daerah agar memiliki peraturan yang jelas dan kuat secara hukum serta akan menyalurkan perilaku dalam mekanisme pengawasan retribusi parkir tepi jalan umum.
- c) Berdasarkan temuan mengenai belum adanya Standar Operasional Prosedur (SOP) pada pelaksanaan pengawasan retribusi parkir tepi jalan umum di lapangan sebaiknya UPT Dinas Perhubungan Kapanjen dapat mencanangkan peraturan mengenai mekanisme pengawasan lapangan dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum dan segera membuat Standar Operasional

Prosedur (SOP) agar dapat meminimalisir kecurangan-kecurangan juru parkir dan memaksimalkan kinerjanya.

- d) Sebaiknya pada setiap akhir periode UPT Dinas Perhubungan Kepanjen juga melakukan evaluasi atas pelaksanaan kegiatan retribusi parkir tepi jalan umum untuk mencegah pelanggaran yang terjadi berulang pada setiap tahunnya.

## **2. Bagi Peneliti Selanjutnya**

- a) Dapat meneliti mengenai kinerja Instansi Pemerintah dalam hal ini khususnya Dinas Perhubungan Kabupaten Malang untuk pencapaian sasaran dan tujuan dengan metode penelitian kualitatif supaya dapat meneliti lebih mendetail mengenai penerapan peraturan dan pencapaian target dalam APBD.
- b) Dapat meneliti mengenai kepatuhan petugas parkir atau persepsi petugas parkir di Kabupaten Malang mengapa dapat melakukan kecurangan dalam memberikan pelayanan jasa retribusi parkir tepi jalan umum sehingga nantinya akan dapat diketahui bagaimana sudut pandang dari petugas parkir mengenai peraturan daerah yang telah diselenggarakan oleh Pemerintrah Daerah dengan menggunakan metode penelitian kualitatif agar dapat menjabarkan masalah secara mendetail.
- c) Dapat meneliti mengenai analisis penerapan peraturan daerah dalam pelaksanaan kegiatan daerah baik pajak daerah maupun retribusi supaya dapat mengkaji optimalisasinya untuk pembangunan daerah.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Abdul halim dan Jamal A. Nasir. 2006. *Kanjian tentang Keuangan Daerah Pemerintah Kota Malang*. Majalah Managemen Usahawan Indonesia. No.06/ Tahun XXXV
- B. Ilyas, Wiryawan dan Burton, Richard. 2001. *Hukum Pajak* . Salemba Empat, Jakarta
- Babbie, Earl. 2014. *The Practice of Social Research*. Wadsworth: Cengage Learning
- Babbie, Earl. 2015. *The Practice of Social Research*. Wadsworth: Cengage Learning
- Creswell, John W. 2015. *Penelitian Kualitatif & Desain Riset*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Effendy, Onong Uchjana. 1989. *Kamus Komunikasi*. Bandung : Informatika
- Guba dan Lincoln. 1981. *Effective Evalution*. Jossey Bass Publisher, San Fransisco
- Halim Abdul. 2004. *Akuntansi Keuangan Daerah*. Salemba Empat. Jakarta
- Halim, Abdul, 2002. *Akuntansi Keuangan Daerah*, Edisi Pertama, Salemba Empat, Jakarta.
- Hamidi. 2005. *Metoe Penelitian Kualitatif*. Malang: UMM Press
- H.S. Sunardi dan Purwanto, Tri Bambang. 2006. *Pendidikan Kewarganegaraan untuk Kelas IX SMP dan MTs*. Jakarta
- J. Pignataro, Louis. 1973. *Traffic Engineering Theory and Practice*. USA : Prentice Hall,inc
- Joseph de Chiara dan Lee Koppelman. 1975. *Manual of Housing Planning and Design Criteria*: Prentice-Hall. New York

- Kaho, Josef Riwu. 2003. *Prospek Otonomi Daerah di Negara Republik Indonesia*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Mahmudi. 2005. *Manajemen Kinerja Sektor Publik*. Yogyakarta :UPP AMP YKPN
- Mardiasmo, 2004. *Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah*, Penerbit ANDI, Yogyakarta.
- Mardiasmo. 2002. *Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah*. Yogyakarta: Andi
- Meleong, J Lexy. 2000. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Moenir. 2006. *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*. Jakarta: PT. Bumi Aksara
- Nawawi, Hadari. 2005. *Manajemen Sumber daya Manusia untuk Bisnis Yang kompetitif. Cetakan ke-4*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta
- Neuman, W. Lawrence. 2013. *Metodologi Penelitian Sosial Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif Edisi 7*. Jakarta: Indeks
- Prakosa, Bambang Kesit. 2005. *Pajak dan Retribusi Daerah*. Yogyakarta: UII Press
- Rahardjo Adisasmita, 2011. *Pengelolaan Pendapatan & Anggaran Daerah*. Penerbit Graha Ilmu : Yogyakarta.
- Sarwoto. 2001. *Efektivitas Organisasi*. Jakarta: Erlangga
- Setiono, Dedi NS. 2011. *Ekonomi Pengembangan Wilayah: Teori dan Analisis*, Lembaga Penelitian Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta
- Siagaan, Sondang P. 2001. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Bumi Aksara

- Siahaan, Marihot P, 2005. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*, Edisi 1, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Siahaan, P, Marihot, 2005. *Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Silalahi, Ulbert. 2003. *Studi Tentang Ilmu Administrasi: Konsep, Teori dan Dimensi. Cetakan Keenam*. Sinar Baru Algensindo: Bandung
- Simbolon, Marigan Masry. 2004. *Dasar-dasar administrasi dan Manajemen*. Penerbit Ghalia Indonesia: Jakarta
- Sjafrizal. 2008. *Ekonomi Regional, Teori dan Aplikasi*. Baduse Media, cetakan pertama, Padang
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sukmadinata. 2006. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Rosdakarya
- Sule, E.T dan Saefullah, Kurniawan. 2005. *Pengantar Manajemen*, Jakarta: Prenada Media
- Sumaatmadja, Nursid. 1981. *Studi Geografi Suatu Pendekatan dan Analisa Keruangan*. Bandung: Alumni
- Sutisna, Oteng. 1993. *Administrasi Pendidikan Dasar Teoritis dan Praktis Profesional*. Bandung: Angkasa
- Tarigan, Robinson. 2006. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta : Bumi Aksara
- Tarigan. S. 2005. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Bumi Aksara

Teori Teknik Pengawasan pada buku yang diterbitkan Sarwoto tahun 2001

Terry, George R. dan Leslie W. Rue, 2005. *Dasar-dasar Manajemen*. PT.Bumi Aksara: Jakarta

Widodo, Erna dan Mukhtar. 2000. *Konstruksi Ke Arah Penelitian Deskriptif*. Avirouz, Yogyakarta

Widyoko, Eko Putro. 2009. *Evaluasi program Pembelajaran, Panduan Praktis bagi Pendidikan dan Calon Pendidik*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar

Yani, Ahmad, 2002. *Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah di Indonesia*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.

## **UNDANG-UNDANG DAN DASAR HUKUM**

Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 29 Tahun 2002 tentang Pedoman Pengurusan, Pertanggungjawaban dan pengawasan Keuangan Dan Belanja Daerah Dan penyusunan Perhitungan Anggaran Pendapatan Dan Belanja daerah

Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 3 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Tempat Parkir

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 13 Tahun 2013 tentang Pedoman Pengelolaan Keuangan Daerah

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 58 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah

Permendagri Nomor 13 Tahun 2006 tentang Pedoman Pengurusan, Pertanggungjawaban dan Pengawasan Keuangan Daerah serta Tata Cara Penyusunan Anggaran Pendapatan Belanja Daerah

Undang-Undang nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah.

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Jakarta.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata, 2009, Jakarta.

### **WEBSITE**

<http://bag-tapum.malangkab.go.id/konten-25.html>. Diakses pada tanggal 17/03/2017 Pukul 21:45

<http://kepanjen.malangkab.go.id/>. Diakses pada tanggal 11/09/2017 Pukul 13.46

<http://dishub.malangkab.go.id/>. Diakses pada tanggal 11/09/2017 Pukul 19.10