Analisis Tata Kelola Kebijakan Pajak Parkir dan Retribusi Parkir di Kota Malang

Analysis o Parking Tax Policy Governance and Parking Retribution in Malang City

Leonardo Wila Tenga [1*], Eri Yusnita Arvianti [2], Cahyo Sasmito [3]
E-mail: leonardowila1999@gmail.com[1] , yunitaarvianti@yahoo.co.id[2], cahyosasmito1970@gmail.com[3]
[1,2,3]Sekolah Pasca Sarjana, Universitas Tribhuwana Tunggadewi Malang
*corresponding author

Dikirimkan: 16-01-2023; Diterima: 13-03-2023; Diterbitkan: 20-03-2023
DOI: https://doi.org/10.30996/jpap.v9i1.8025

Abstract

Malang City is one of cities that has a higis reliable,h population growth rate. Therefore, the city of Malang is inseparable from social problems due to overcrowding, one of which is parking problems. The rapid growth of parking must be accompanied by good governance. Problems such as the large number of illespaces parking and causing high parking points in Malang City are not accompanied by increased parking fees and parThis taxes. This results in a great deal of illegal fees that the Malang City authority does not notice.. The study's methodology is qualitative. where points of analysis use Grintheory,grand theory where the success of policy implementation fours based:ints, namely policy objectives, policy benefits, policy impacts, and program objectives. While the daby the technique ofby technique triangulation method. According to the findings of this study, parking management and parking fees in Malang City are managed by the Department of Transportation and the Regional Revenue Agency, where Regional Regulation Number 3 of 2015 serves as the foundation for parking management in Malang City, and the inhibiting factors for parking management in Malang City are parking attendants other than field coordinators who are not recorded by the Transportation Agency, resulting in budget leakage; and manpower.
Keywords: *Governance, Parking Tax, Parking Retribution.*

Abstrak

Kota Malang adalah Kota yang menjadi bagian dari kota dengan laju pertumbuhan penduduk yang cepat. Oleh karena nya Kota Malang tidak terlepas dari permasalahan-permasalahan sosial akibat padatnya penduduk, salah satunya permasalahan parkir. Pertumbuhan parkir yang semakin pesat harus dibarengi dengan tata kelola yang baik. Permasalahan-permasalahan seperti banyak nya parkir liar dan menyebabkan tingginya titik parkir Kota Malang tidak dibarengi dengan retribusi parkir dan pajak parkir yang meningkat. ini menyebabkan banyaknya pungutan liar yang tidak terdeteksi oleh pemerintah Kota Malang sendiri. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif diamana poin analisis menggunakan grand teori Grindle dimana keberhasilan implementsi kebijakan didasarkn pada 4 poin yakni sasaran kebijakan, manfaat kebijakan, dampak kebijakan, dan sasaran program. Sedangkan data didapatkan dengan metode triangulasi teknik. Adapaun penelitian ini menunjukan retribusi parkir di Kota Malang dikelolah oleh Dinas Perhubungan dan Badan Pendapatan Daerah dimana pengelolaan parkir di Kota Malang didasarkan pada acuan perda nomor 3 Tahun 2015, sehingga faktor yang menghambat dari pengelolaan parkir di Kota Malang adalah petugas/calo parkir selain koordinator lapangan yang tidak terdata oleh Dinshub menyebabkan kebocoran anggaran, banyaknya pemilik usaha yang tidak mendaftar dan tidak masuk dalam data Bapenda terkait kewajiban membayar pajak parkir, dan yang terakhir yakni adanya oknum yang mengambil alih lahan parkir demi kepentingn kelompok/golongan.
Keywords: *Tata Kelola, Pajak Parkir, Retribusi Parkir.*

1. Pendahuluan

Kebijakan dikeluarkan oleh pemerintah untuk menyelesaikan persoalalan atau permasalahan sosial yang ada dilingkungan masyarakat. kebijakan dimaksudkan untuk meminimalisir dampak buruk yang ditimbulkan oleh sebuah fenomena yang ada, sehinga tidak mengganggu kenyamanan masyarakat. Oleh karena nya dalam membuat kebijakan pemerintah seringkali mempertimbangkan dampak dan efek yang ditimbulkan dari kebijakan yang dibuat (Choiriyah & Isyah Mutiara, 2022). Tingginya permasalahan sosial umumnya disebabkan oleh peningkatan jumlah penduduk yang signifikan, sehingga berdampak pada permasalahan dibidang lainnya, contoh permasalahan sosial yang ada yakni PMKS bahkan sampai tata kelola dan substansi bidang penyelenggara jasa, misalkan pengelolaan parkir, pengelolaan anggaran dana desa, bahkan hingga pengelolaan anggaran daerah (Aloisius de Rozari & Yudi Hari Wibowo, 2015).

Kota Malang adalah tempat dengan banyak orang yang tinggal di dalamnya. Oleh karena nya tidak terlepas dari masalahan permasalahan sosial yang terjadi, dari berbagai permasalahan-permasalahan sosial yang terjadi, parkir menjadi bagian dari permasalahan Kota Malang yang serius dan harus segera ditekan (Aliffiandi, 2017). Tata kelola parkir menjadi permasalahan pokok dalama meninjau tingginya angka parkir di Kota Malang, ini dikarenakan adanya peningkatan kendaraan yang tidak sesuai dengan pendapatan yang seharusnya menjadi milik daerah, Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistika di kemukakan pada tahun 2022 terdapat 1.233 (jumlah area parkir yang terdaftar di Dinshub Kota Malang) titik parkir se-Kota Malang dengan penjabaran 921 titik di kelola Dinas Perhubungan Kota Malang, sedangkan hanya 312 titik yang di kelola Badan Pendapatan Daerah Kota Malang (Limantara et al., 2017).

Kebijakan yang telah dikeluarkan pemerintah dalam mengatasi tingginya pertumbuhan parkir , yakni dengan mengeluarkan Perda Kota Malang nomor 16 Tahun 2010 dan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 3 Tahun 2015 tentang retribusi jasa umum. Walaupun demikian kebijakan terkait peningkatan retribusi parkir tidak berdampak besar terhadap pemasukan daerah. Di Kota Malang, parki diawasi oleh dua lembaga pemerintahan yaitu Dinas Perhubungan Kota Malang yang mengawasi retribusi daerah dan Badan Pendapatan Daerah yang mengawasi pajak parkir (Taruno, 2017). Retribusi daerah disetor setiap hari, tetapi pajak daerah hanya dipotong sebulan sekali. Perda Kota Malang tanggal 3 tahun 205 disesuaikan dalam hal pengelolaan parkir dan retribusi parkir. pungutan untuk pelayanan publik (Saputra & Safitri, 2020). Parkir yang dikelola oleh Bappenda diperuntukkan bagi pemilik tempat parkir di tempat-tempat seperti bank, pusat perbelanjaan, dan perusahaan sejenis lainnya. Sedangkan parkir yang menggunakan bahu jalan adalah parkir yang dikelola oleh Dinas Perhubungan

(Citra Larasati & Rohman, 2020)

Beberapa faktor, termasuk pengelolaan tempat parkir yang digunakan oleh banyak sindikat, seperti kelompok masyarakat, karang taruna, lembaga pemerintah, anggota dewan, dan bahkan pejabat dari Dinas Perhubungan sendiri, menjadi penyebab kurang signifikannya peningkatan PAD di Kota Malang. Ini berbanding terbalik, walaupun ada kenaikan tarif parkir walaupun telah ada Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 3 Tahun 2015 yang mengatur aturan berkaitan dengan pengelolaan parkir (Parsan, 2016). Perda Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 lebih khusus pada poin pasal 2 yang memuat terkait asas dan tujuan ditekankan bahwa "...Pengaturan pengelolaan tempat parkir dilaksanakan berdasarkan asas manfaat dan ketertiban terhadap masyarakat maupun lingkungan..." maka dalam mengelola parkir, petugas parkir harus memiliki ijin dari pemerintah daerah untuk mengelola lahan parkir tersebut, dan harus wajib membayar pajak retribusi sebagai upaya agar mampu meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009)).

Tabel 1. Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Malang dan Target Retribusi

Tahun	Jumlah Kendaraan Bermotor	Target Retribusi	Keterangan
2019	482 816	Rp. 6.000.000.000	Tidak Tercapai
2020	361 329	Rp. 3.000.000.000	Tidak Tercapai
2021	283.581	Rp. 6.000.000.000	Tidak Tercapai

Sumber: BPS Kota Malang, 2022 (Data dikelola)

Tahun 2021 pemerintah Kota Malang menetapkan target retribusi parkir sebesar 6 Miliar dan hanya teralisasi di kisaran 4 miliar lebih yang artinya jauh dari ketentuan dan potensi peningkatan pajak dan pemasukan daerah Kota Malang, (Susanto1, 2020). Dari data badan pusat statistika Kota Malang pemerintah Kota Malang hanya mengelola sekitar 500-600 titik parkir, sedangkan Badan Pendapatan Daerah hanya menegelola sekitar 400 titik parkir yang ada di Kota Malang dari jumlah titik parkir yang hampir mencapain 3 ribu. Selain itu permasalahan-permasalahan seperti kurang jelasnya titik-titik parkir yang masuk dalam lahan kelola dinas perhubungan dan Badan Pendapatan Daerah, menjadikan banyaknya calo-calo parkir, dan banyaknya oknum yang memanfaatkan parkir sebagai ladang usaha "Pungutan liar" (Saragih, 2015).

Permasalahan-permasalahan seperti kurang jelasnya titik parkir yang dikelola daerah dan orang yang berwenang sebagai penguasa parkir. Keresahan ini dapat menimbulkan kesewenangan petugas parkir dalam menentukan tarif parkir dan juga pengadaan lokasi dan lahan parkir yang tidak terpantau oleh pemerintah daerah. Akibatnya berdampak pada fenomena tingginya tingkat pungutan liar yang berdampak ketidak sesuaian pelaporan pemasukan PAD yang seharusnya dengan fakta lapangan sehingga ada gap yang jauh (Ema

Marsitadewi, 2022).

Menurut (Ardiputra, 2020) mengemukakan bahwa dalam mengimplementasi terkait peraturan daerah harus benar-benar mempertimbangkan dampak sosial dan lingkungan yang ditimbulkan. *impac*t dan *efect* dari kebijakan tersebut harus benar-benar dikaji dan dan dianalisis. Pengelolaan parkir baik itu retribusi parkir ataupun pajak parkir, harus benar-benar mempertimbangan kepentingan masyarakat sebagai objek publik, sehingga manfaat kebijakan yang dibuat dapat sesuai dan menjawab permsalahan sosial.

Adapun beberapa penelitian terdahulu yang juga mengkaji terkait implementasi kebijakan diantaranya adalah penelitian yang dilakukan oleh M. Aruga Riswan dkk dengan judul Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir di Kota Sukabumi, dimana tujuan dari *research* ini yakni untuk mengkaji sejauh mana pelaksanaan kebijakan berdasakan teori George Edward III. Kesimpulan dari penelitian ini menunjukan bahwa Kebijakan dan inisiatif parkir yang saat ini dipegang oleh Dinas Perhubungan Kota Sukabumi, beserta struktur organisasinya dapat dikatakan bahwa organisasi dan kerangka birokrasi Dinas Perhubungan Kota Sukabumi yang menerapkan kebijakan dan program perparkiran saat ini sudah memadai. Namun, ada beberapa faktor yang harus diperhatikan, seperti tingkat pengetahuan masyarakat tentang kepatuhan berkendara. Dinas Perhubungan Kota Sukabumi tidak mampu menjangkau seluruh wilayah Kota Sukabumi karena tingginya angka pelanggaran parkir liar di kota tersebut dan minimnya sarana dan prasarana yang memadai, seperti kendaraan patroli (Rizwan, Dkk. 2021)

Penelitian yang dilakukan oleh Putra Pratama Saputra dan Revy Safitri dengan judul Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Pangkalpinang. Tujuan dari penelitian ini untuk mendeskripsikan secara khusus terkait parkir dan kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah setempat dalam mengatur perkembangan parkir khusus nya dijalan umum. Kesempulannya bahwa belum maksimalnya penerimaan retribusi dari penggunaan parkir di tepi jalan umum, sehingga diperlukannya evaluasi lanjutan, sehingga dapat memaksimalkan retribusi yang diperoleh daerah (Saputra & Safitri, 2020)

Asep Hidayat, Aris Munandar dan Armidiana dalam penelitian nya yang berjudul Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir di Kota Bandung. Hasil kajian menjabarkan bahwa implementasi Peraturan Wali Kota No. 1005 tahun 2014 tentang Harga Sewa Parkir dan Pedoman Teknis untuk Manajemen Parkir di Bangunan dan Lahan Parkir Kota Bandung belum berjalan optimal. Kajian dari beberapa faktor yang menyebabkan belum maksimal kebijakan yang dibuat yakni sumber daya, disposisi, dan sruktur birokrasi (Hidayat, Munandar, & Armidiana. 2018)

Persamaan antara penelitian terdapat pada poin bahasan dimana implementasi kebijakan sebagai dasar bahasan admistrasi publik. Kajian tata kelola parkir juga menjadi kesamaan lain nya dalam *research* ini. Namun yang membedakan penelitian ini berfokus pada analisis kebijakan parkir dan retribusi parkir yang ada di Kota Malang sebagai lokus dari poin yang dipilih, sehingga sumber deskriptif dan analisis masalah disesuaikan sama situasi tempat yang dituju.

2. Metode

Penelitian terkait analisis pengelolaan pajak dan retribusi parkir di Kota malang menggunakan pendekatan metode kualitatif deskriptif, sedangkan pengumpulan data didapatkan dengan wawancara (*interview Guide*), Observasi dan Dokumentasi. selain itu cara penentuan informan dilakukan dengan model *Snawball Sampling* yang meliputi pemilihan informan yang awalnya kecil jumlahnya, meminta Informan kunci (utama) tersebut untuk memilih teman yang akan dijadikan Informan lanjutan, dan seterusnya untuk memperbesar jumlah Informan. seperti bola salju yang terus membesar Sugiyono (2019). Alasan menggunakan Snawball sampling adalah untuk mendapatkan data yang lebih luas dengan indikator kajian pada kebiakan parkir.

Informan yang dipilih didasarkan pada kriteria tertentu. Penentuan informan minimal merupakan objek yang subjektif terhadap masalah yang diteliti, dan merupakan orang atau individu yang paling memahami pokok kajian yang diteliti. Kajian penentuan informan lain nya juga pada posisi struktural dari orang/individu yang dijadikan informan, sehingga informasihnya lebih terukur dan jelas. Oleh karena itu informan kunci dari penelitian ini adalah bapak Yayan Heryana, S.Sos., M.Si selaku kepala seksi tata kelola dan pelayanan parkir Dinas Perhubungan Kota Malang, dan bapak Ramdhani Adhy Pradana S.STP selaku Kasubid Pajak Daerah Badan Pendapatan Daerah Kota Malang

Berdasarkan kriteria diatas maka informan kunci dari penelitian ini adalah Kepala Seksi tata kelola parkir, Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kepala Sub Bidang Pajak Daerah, Badan Pendapatan Daerah Kota Malang. Sedangkan informan tambahan yakni petugas parkir dan koordinator lapangan pada tiap titik parkir. Analisis data yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan Miles dan Huberman dimana analisis data dilakukan berdasarkan 3 alur, dimulai dari *Data Reduction* (Reduksi Data), *Display Data* (Penyajian Data), dan diakhiri dengan *Verification* (Penarikan Kesimpulan). Alasan penggunaan teknik analisis data ini karena paling sesuai dan kajian nya lebih mendala terhadap poin penelitian. (Hamzah, 2019)

3. Hasil dan Pembahasan

Dalam menganalisis pengelolaan kebijakan parkir di Kota malang, maka perlua adanya kebijakan yang dikeluarkan pemerintah daerah untuk dianalisis, pemerintah mengeluarkan kebijakan yakni perda Kota MaIang nomor 3 Tahun 2015. Maka analisi mencakup pelaksanaan sejauh mana tata kelola parkir dengan adanya kebijakan tersebut. Atau dapat dikatakan bahwa analasis mencakup bagaimana implementasi dari kebijakan publik itu sendiri, Implementasi berorientasi pada pelaksanaan nilai dari kebijakan publik yang dibuat. Selain itu, menurut Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Peraturan Perundang-undangan, peraturan daerah (perda) adalah peraturan perundang-undangan yang dikeluarkan oleh Dewan Perwakilan Rakyat setempat atas persetujuan bersama para kepala daerah. Definisi lain adalah peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh Dewan Perwakilan Rakyat setempat bersama-sama dengan walikota setempat baik provinsi maupun Kabupaten/Kota.

Wawancara mendalam digunakan dalam penelitian ini sebagai bukti pendukung untuk penguat data yang diselidiki oleh penulis. Teori implementasi kebijakan digunakan oleh penulis studi ini untuk menganalisis temuan dari wawancara (Saragih, 2015). Penulis lebih fokus pada bagaimana kebijakan parkir diimplementasikan, termasuk pembayaran pajak parkir dan retribusinya. Dua dinas yang bertugas dalam implementasi kebijakan ini yakni Dispenduk dan Bapenda. sehingga dapat lebiih fokus mempertimbangkan isu-isu sosial di masyarakat saat menerapkan, mengeluarkan, dan menyesuaikan kebijakan pada masing-masing bidang kajian pengelolaan parkir baik itu pajak atau retribusi. (Rizwan, dkk. 2021)

Teori Implementasi Kebijakan adalah deskripsi atau kursus spesifik dalam implementasi kebijakan. (Alim et al., 2022; Ardiputra, 2020) Dalam pelaksanaan kebijakan selain berorientasi kepada masyarakat sebagai penerima manfaat kebijakan, juga harus menanggapi masalah dan keresahan masyarakat. Oleh karena itu, kebijakan yang dibuat selain menjadi jawaban sumber masalah sosial masyarakat atau masalah publik juga dapat berasal dari aspek dampak kebijakan untuk kemajuan wilayah atau pengembangan lokasi kebijakan itu sendiri. (Saputra & Safitri, 2020)

Untuk mengukur sejauh mana keberhasilan dari implementasi kebijakan yang dikeluarkan, maka perlu adanya indikator pengkuran keberhasilan, (Susanto1, 2020). Indikator keberhasilan kebiajan disesuaikan pada kajian mana yang akan dilihat tingkat capaiannya, bisa dari aspek kualitas kebijakan, aspek masyarakat sebagai objek kebijakan, maupun dari lembaga pemeruntah sendiri sebagai lingkungan kebijakan itu sendiri (Limantara et al., 2017). Banyak indikator yang dapat ditentukan dalam mengukur keberhasilan dari kebijakan, Namun poin bahasan nya harus sesuai dengan pokok analisis dari kebijakan itu

sendiri, ini yang menjadu acuan lanjutan dalam menentukan inkator penentuan keberhasilan implementasi kebijakan (Taruno, 2017).

Oleh karena itu, untuk melakukan kajian terhadap analisis kebijakan retribusi parkir dan tata kelola pajak di Kota Malang, maka titik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah implementasi menurut Grindle (1980:7)dengan memperhatikan 4 poin keberhasilan implementasi yaitu derajat ke dimana kepentingan kelompok sasaran atau target group dicantumkan dalam isi kebijakan (Policy Target), Jenis manfaat yang diterima oleh kelompok sasaran, dan waktu pelaksanaan (Manfaat Kebijakan), Seberapa jauh penyimpangan dari suatu kebijakan diinginkan (Dampak Kebijakan), dan apakah lokasi program sudah sesuai? (Akurasi Program) dari ke 4 poin ini dianalisis bagaimana peran pemerintah Kota Malang dalam mengelola parkir dan sistem seperti apa yang diberlakukan oleh pemerintah Kota Malang dalam mengatasi hal tersebut. Konsep pengelolaan parkir Kota Malang, model perijinan penyelnggaraan parkir, kebijakan terkait parkir, manfaat kebijakan parkir, dampak dari kebijakan parkir, dan ketepatan program pengelolaan parkir dikaji melalui hasil wawancara, observasi dan dokumentasi berikut:

a) Sasaran Kebijakan

Kebijakan terkait retribusi parkir yang termuat dalam kebijakan retribusi umum dalam perda Kota Malang nomor 3 Tahun 2015. dimaksudkan untuk mengontol dan mengendalikan pengelolaan parkir di Kota Malang demi kenyamanan masyarakat Kota Malang sendiri dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari tanpa terganggu dengan kehadiran parkir yang menyebabkan lumpuhnya aktivitas akibat penggunaan bahu jalan sebagai lahan parkir. Sasaran dari kebijakan ini sendiri dijelaskan berdasarkan hasil wawancara dengan bapak Yayan heryana.S.Sos.MSi selaku kepala seksi tata kelola dan pelayanan parkir di Dinas Perhubungan Kota Malang:

> *"... kalau berbicara parkir kami memiliki dasar hukum yang jelas (data terlampir). Sehingga parkir di Kota Malang memang dimaksudkan untuk mengendalikan aktivitas lalu lintas sehingga pengguna jasa parkir yakni masyarakat Kota Malang juga merasakan dampak positif dengan pengelolaan parkir yang memadai..." Hasil Wawancara Senin, 12 Desember 2022*

Lebih lanjut bapak Yayan Heryana.S.Sos.MSi juga menyampaikan bahwa sasaran dari kebijakan parkir yakni untuk peningkatan PAD, meningkatkan mobilitas masyarakat dan menekan kemungkinan munculnya parkir liar di Kota Malang. Berikut hasil wawancara bersama beliau:

> *"...sasaran dari kebijakan parkir umumnya yah demi kenyamanan masyarakat Kota Malang, selain itu juga kan dengan pengelolaan parkir yang tersistem, dapat meningkatkan PAD Kota Malang melalui retribusi jasa umumj, selain itu juga dapat meingkatkan mobilitas*

masayrakat dan juga bisa menekan pertumbuhan parkir liar di Kota Malang..."Hasil Wawancara Senin 12 Desember 2022

Hasil observasi peneliti di lapangan dalam mengkaji sasaran kebijakan tata kelola dari tretribusi dan pajak parkir. Dapat dilihat dengan teraturnya sistem parkir yang menggunakan bahu jalan seperti halnya di alun-alun Kota Malang, atau tempat rekreasi yang menggunakan bahu jalan sebagai lahan parkir, dengan dikelola oleh pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan dapat dikelola dengan baik dan tidak menimbulakn kemacetan atau mengganggu aktivitas masyarakat lain nya.

Oleh karena itu terkait target ataun sasaran dari kebijakan pemerintah daerah Kota Malang dalam pengelolaan parkir yang tertuang dalam perda Kota Malang nomor 3 Tahun 2015 maka dapat disimpulkan bahwa Pemerintah Kota Malang dalam menargetkan sasaran kebijakan parkir di Kota Malang dapat terealisasikan dengan baik, ini di buktikan dengan pengelolaan parkir di tempat umum dapat dikelola dengan baik, sehingga tidak menimbulkan keresahan bagi masyarakat.

Gambar 1. Dokumentasi Wawancara dan Observasi
Sumber: Dokumentasi Peneliti

b) Manfaat Kebijakan

Manfaat kebijakan retribusi parkir dapat menjadi sumber pendanaan bagi pelaksanaan dan pembangunan pemerintah untuk kepentingan masyarakat. Di sinilah fasilitas parkir bermanfaat bagi pemangku kepentingan. Di sisi lain, kenaikan tarif parkir harus dikaitkan dengan kelayakan fasilitas pelayanan parkir itu sendiri. sehingga perlu memaksimalkan kenyamanan dan keamanan parkir, petugas parkir dapat memantau dan menjaga kendaraan secara maksimal, mendampingi pengguna parkir, dan memenuhi kebutuhan asuransi kendaraan yang hilang.

Tabel 2. Jumlah Wajib Pajak Parkir 2017-2022

Jenis Parkir	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Pajak Parkir	147 TP	133 TP	142 TP	149 TP	164 TP	264 TP

Sumber: Data Sekunder, Dinshub 2022

Ket:

TP: Tiitik Parkir

Tabel 3. Jumlah Retribusi Parkir di Kota Malang

Jenis Parkir	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Retribusi Parkir	515 PUWRP	603 PUWRP	630 PUWRP	643 PUWRP	868 PUWRP	1.234 PUWRP

Sumber: Data Sekunder, Bapenda, 2022

Ket:

PUWPR: Pelaku Usah Wajib Retribusi Parkir

Dengan adanya peraturan terkait pajak parkir dan retribusi parkir maka ada peningkatan pendataan pajak parkir maupun retribusi parkir, dimana retribusi parkir dikelola oleh Dinas Perhubungan sedangkan Pajak Parkir dikelola oleh Badan Pendapatan Daerah. Dari data tersebutdapat dilihat dari tahun 2017-2022 menunjukan peningkatan titik pajak parkir maupun retribusi parkir. Dimana retribusi parkir di tarik kepada masyarakat yang menggunakan bahu jalan sebagai lahan parkir, sedangkan pajak parkir adalah bagi pemilik usaha yang menyediakan lahan parkir yang dikelola oleh Badan Pendapatan Daerah.

Retribusi parkir yang diterima dinas perhubungan perharinya minimal Rp 30.000.000 dengan angka maksimal berada pada kisaran Rp. 50.000.000. sedangkan untuk pajak parkir yang diterima Badan Pendapatan daerah minimal perbulan nya mencapai Rp. 400.000.000 sedangkan maksimalnya pada kisaran Rp.700.000.000. Data Pajak Parkir di Kota Malamg dari Tahun 2017-2022 dijabarkan dalam tabel berikut tabel berikut:

Tabel 4. Data Pajak Parkir 5 Tahun Terakhir (2017-2022)

No	Jenis Pajak	Tahun Anggaran	Target	Relisasi	(%) Realisasi dari Target
1.	Pajak Parkir	2017	Rp. 4,501,998,000.00	Rp. 5,280,261,785.00	117.29 %
		2018	Rp. 5,500,000,000.00	Rp. 5,702,455,562.00	103.68 %
		2019	Rp. 8,500,000,000.00	Rp. 6,876,031,498.00	80.89 %
		2020	Rp. 4,989,529,725.00	Rp. 4,193,270,921.15	84.04 %
		2021	Rp. 5,000,000,000.00	Rp. 4,263,524,436.75	85.27 %
		2022	Rp. 9,000,000,000.00	Rp. 6,666,305,548.00	74.07 %

Sumber: Data Sekunder, Bappenda 2022

Manfaat dari kebijakan di memuat sejauh mana kontribusi kebijakan terhadap perubahan yang diinginkan, atau dapat dikatakan sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijaka. Kebijakan dibuat bersumber dari permasalahan sosial yang dikaji dan dianalisis

untuk menyelesaiakn persoalan tersebut. Oleh karena itu, seperti halnya dalam mengatasi maraknya pertumbuhan parkir di Kota Malang, dan meningkatnya pungutan liar, maka pemeritah Kota Malang, mengeluarkan kebijakan seperti peraturan daerah Kota Malang nomor 3 Tahun 2015 untuk mengatur retribusi parkir dengan nama retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum dipungut Retribusi sebagai pembayaran atas jasa pelayanan tempat parkir di tepi jalan umum.

Selain itu manfaat dari peraturan daerah Kota Malang, maka dinas perhubungan selaku penyelenggara pengelolaan dan pengawasan parkir menetapkan kriteria penetapan lokasi parkir dimana dijelaskan bahwa Penetapan posisi serta pembangunan sarana Parkir untuk rakyat umum dari Pemerintah Kota Malang telah mempertimbangkan rencana pengembangan tata ruang publik, Analisis dampak dapat pula menjadi acuan dalam mengukur kecucokan penempatan lokasi parkir, sehingga Prosedur dalam penetapan posisi tempat parkir ialah tempat yang mudah dijangkau dan tidak menghambat jalanan umum. serta lahan yang menjadi tempat parkir merupakan kepunyaan dari pemerintah daerah Kota Malang.

Gambar 2. Kondisi yang dikelola Dishub (Sumber: Data Sekunder, 2022)

Gambar 2. Kondisi Parkir yang dikelola Bappenda (Sumber: Data Sekunder, 2022)

c) Dampak Kebijakan

Dampak dari kebijakan di memuat sejauh mana kontribusi kebijakan terhadap perubahan yang diinginkan, atau dapat dikatakan sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijaka. Kebijakan dibuat bersumber dari permasalahan sosial yang dikaji dan dianalisis

untuk menyelesaiakn persoalan tersebut. Oleh karena itu, seperti halnya dalam mengatasi maraknya pertumbuhan parkir di Kota Malang, dan meningkatnya pungutan liar, maka pemeritah Kota Malang, mengeluarkan kebijakan seperti peraturan daerah Kota Malang nomor 3 Tahun 2015 untuk mengatur retribusi parkir dengan nama retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum dipungut Retribusi sebagai pembayaran atas jasa pelayanan tempat parkir di tepi jalan umum.

Dengan adanya perda Kota Malang dalam pengelolaan parkir maka, parkir kendaraan memiliki ruang lingkupnya sendiri. Ruang lingkup Pengelolaan Tempat Parkir meliputi tempat parkir di tepi jalan, tempat-tempat parkir di perkantoran baik pemerintah maupun swasta, tempat parkir di pertokoan dan tempat parkir di mallmall. Tempat parkir kendaraan diklasifikasikan sebagai berikut:

a. Tempat parkir kendaraan yang diklasifikasikan sebagai retribusi Semua lahan parkir di Daerah yang dikuasai dan dikelola oleh Pemerintah Daerah.
b. Tempat parkir kendaraan yang diklasifikasikan sebagai pajak Lahan parkir yang dimiliki dan dikelola oleh orang atau badan yang memiliki ijin usaha perparkiran.

Selain itu dampak dari peraturan daerah Kota Malang, maka dinas perhubungan selaku penyelenggara pengelolaan dan pengawasan parkir menetapkan kriteria penetapan lokasi parkir dimana dijelaskan bahwa Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan rencana umum tata ruang, Analisis dampak lalu lintas apabila diperlukan atau pertimbangan kepentingan lalu lintas dan kemudahan bagi pengguna jasa sedangkan Prosedur dalam penetapan lokasi tempat parkir yakni Tempat parkir umum yang berada di ruas jalan dan halaman yang berakses langsung dengan jalan yang ditetapkan sebagai lokasi tempat parkir, dinyatakan dengan rambu parkir dan atau marka parkir dan/atau penunjuk tempat parkir, Tempat khusus parkir yang merupakan lahan milik Pemerintah Darah Kota Malang.

Lokasi Tempat khusus parkir yang dimaksud adalah halaman perkantoran milik Pemerintah Daerah dan/atau lahan milik Pemerintah Daerah di luar halaman pelestarian milik Pemerintah Daerah dan/atau Parkir Tepi jalan umum yang berada di tepi ruas jalan umum dan halaman tempat-tempat perdagangan atau dipertokoan yang menyatu dengan jalan umum di wilayah Daerah Kota Malang.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti di lapangan dalam mengkaji dari dampak implementasi kebijakan perda Kota Malang Nomor 3 Tahun 2015 ada beberapa poin dampak yang ditimbulkan dengan adanya kebijakan terebut. Diantaranya nya yakni sistem pengelolaan parkir menjadi terarah, kurangnya pertumbuhan parkir liar, kemananan

dan kenyamanan pengguna jasa parkir, meningkatnya npajak parkir dan retribusi parkir yang berdampak pada peningkatan PAD Kota Malang, dan berdampak pula pada mobilitas masyarakat karena membantu mengurai kemacetan, serta pengelolaan lahan parkir menjadi lebih baik dan maksimal.

Berdasarkan hasil wawancaara observasi dan dokumentasi yang dilakukan oleh peneliti di lapangan dalam mengkaji terkait dampak yang ditimbulkan terhadap kebijakan pengelolaan parkirdi Kota Malang maka dapat disimpulkan ada beberapa poin dampak yang menjadi kajian dalam kebijakan ini, diantaranya ketaatan parkir, kenyamanan pengguna parkir, dan kesesuaian pola pengelolaan parkir.

d) Ketepatan Program

Analisis poin ketepatan program mencakup apakah program kebijakan yang dibuat sudah tepat atau belum. Ini mengacu pada bagaimana program yang dibuat dalam rana kebijakan merupakan program yang sejalan dengan maksud dan tujuan dari kebijakkan itu sendiri. Seperti halnya kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah Kota Malang dalam hal pengelolaan parkir yang termuat dalam perturan daerah Kota Malang Nomor 3 Tahun 2015 dimana memuat kebijakan-kebijakan dan peraturan-peraturan terkait pengelolaan parkir. Beberapa program yang telah diusung oleh Dinshub diantaranya adalah program pembinaan petugas parkir, sehingga mampu menjalankan SOP yang telah diberikan oleh Dinshub, selain itu Program penyaringan terpadu dan pendataan lokasi parkir, program ini dimaksud untuk memfilterisasi parkir yang dapat di kelola oleh pemerintah dan menghentikan aktivitas parkir yang dapat mengganggu mobilitas masyarakat.

Selain itu Dinshub Kota Malang juga menerapkan syarat penggunaan sudut jalan, Penentuan sudut parkir suatu ruas jalan harus dilakukan sesuai dengan perintah pengatur lalu lintas ruas jalan tersebut dan ditetapkan dalam bentuk marka jalan untuk pengawasan dinas. Ini memonitor semua masalah parkir administratif dan ilegal. secara tertib dan terkoordinasi. Dalam pengelolan parkir juga petugas parkir memiliki koordinator titik utama dimana koordinator titik parkir memiliki prosedur tersendiri, Prosedur Untuk menjadi juru parkir (Koordinator), diperlukan surat pengangkatan atau surat tugas dari Kepala Dinas Perhubungan**.** Syarat administrasi permohonana menjadi Jukir(Koordinator) sebagai berikut:

a. Penandatanganan surat permohonan sebagai Jukir (Koordinator);
b. Memiliki kartu identitas diri (KTP);
c. melampirkan foto 4 x 6, 3 (tiga) lembar;
d. menandatangani Surat Pernyataan Sanggup Mentaati Kewajiban sebagai Petugas Parkir;
e. memberikan denah lokasi parkir yang akan dikelola.

Kriteria dan tata cara mendapatkan Kartu Anggota dari Dinas perhubungan Kota Malang harus mengikuti persyaratan administrasi seperti menyerahkan fotocopy KTP (copy KTP dan KK) yang masih berlaku dan menyerahkan 3 (3) 4 x 6 untuk pengajuan pengajuan. Foto dengan latar belakang merah. Juga, salinan surat penunjukan Anda sebagai penjaga lahan parkir. Selain itu, Petugas Pelayanan parkir akan menerbitkan Kartu Tanda Anggota (KTA) Petugas Parkir yang berlaku selama 12 bulan di tempat parkir yang telah ditentukan. Selain itu, penanggung jawab jasa angkutan di kota Malang dapat mencabut kartu keanggotaan juru parkir. (KTA) Apabila terjadi permasalahan atau kejanggalan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku. Koordinator Park Ranger bertanggung jawab atas semua tindakan yang dilakukan oleh Park Rangers saat bertugas.

Berdasarkan hasil observasi dilapangan dalam melihat ketepatan program yang dikeluarkan Bapenda dan Dinshub dalam pengelolaan parkir di Kota Malang dapat dikatakan sudah tempat ini dapat dilihat pada beberapa titik parkir di Kota Malang, sudah ada koordinator lapangan nya, dan semua suah mendapatkan pengarahan dari dinshub, sehingga wajib menyetor ke Dinshub dan Bapenda sebagai retribusi dan pajak parkir. Beberapa bagian sektoral yang cukup besar yang menangani dan menjalankan tugas dan tanggung jawab berbagai penyelenggaraan pemerintahan tidak diragukan lagi terlibat dalam pelaksanaan kebijakan di Kota Malang. Kantor Pengelola Kegiatan Perparkiran yang bertanggung jawab langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) dan mengelola berbagai kegiatan yang berhubungan langsung dengan lalu lintas dan kendaraan merupakan bagian dari Departemen Perhubungan, khususnya seksi tentang Parkir. Jika dinas perparkiran melaksanakan tugas-tugas sebagai berikut: perencanaan teknologi operasional, pelaksanaan teknologi operasional, pengkajian dan pelaporan teknologi operasional, teknis pelaksanaan manajemen perparkiran, pemeliharaan keselamatan, kebersihan, dan ketertiban, dan pemungutan pajak daerah.

4. Simpulan

Pengelolaan parkir di Kota Malang di laksanakan oleh 2 lembaga yakni Dinas Perhubungan yang mengelola retribusi parkir, sedangkan Badan Pendapatan Daerah mengelola pajak parkir, keseluruhan tata kelola parkir di Kota Malang pada pelaksanaanya menyesuaikan dengan perauran yang ada dari SOP pelaksanaan dan pemungutan pajak parkir dan retribusi parkir. Namun permasalahan dalam pengelolaan parkir adalah juru parkir selain koordinator parkir yang ditugaskan oleh Dinas Perhubungan tidak terdata sehingga terjadi kebocoran dana, selain itu juga adanya oknum yang menggunakan lahan parkir secara sepihak menjadikan pemasukan retribusi dan pajak parkir tidak maksimal. Saran kepada pemerintah

Kota Malng, Khususnya Dinas Perhubungan dan Badan Pendpatan Daerah, lebih memperhatikan Pendataan dan Pengelolaan Pajak dan retribusi parkir, dan menyiapkan inovasi baru dalam memaksimalkan pengelolaan pajak dan retribusi parkir, contohnya dengan memberlakukan E-Parkir.

5. Referensi

Aliffiandi, M. J. (2017). *TATA KELOLA PARKIR DAN RETRIBUSI DI KOTA MALANG (Studi Implementasi Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 3Tahun 2015 Tentang Retribusi Jasa Umum Oleh Dinas Perhubungan Kota Malang). Malang: UB Press*

Alim, I. T. H., Hariyoko, Y., & Puspaningtyas, A. (2022). *Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan Di Kabupaten Lamongan. Seminar Nasional 2022* "Transformasi Digital Dalam Upaya Peningkatan Perekonomian Pasca Pandemi," 1(1), 1689–1699.

Aloisius de Rozari, & Yudi Hari Wibowo. (2015). *Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Utama Kota Surabaya*. *Volume 1*(1), 42–57. https://doi.org/https://doi.org/10.30996/jpap.v1i01.400

Ardiputra, S. (2020). Aspek Tangible Pada Pelayanan Jasa Pos Di Kantor Pos Cabang Pasangkayu 91571. In *Jurnal Penelitian Administrasi Publik (JPAP)* | (Vol. 6, Issue 2). https://doi.org/https://doi.org/10.30996/jpap.v6i2.4294

Caesar Demas Edwinarta, Marliana Eka Fauzia, & Adhinda Dewi Agustine. (2022). Analisis Formulasi Kebijakan Masa Berlaku Paspor 10 Tahun Dalam Perspektif Keimigrasian. *Jurnal Penelitian Administrasi Publik (JPAP)*, *8*(1), 1–22. https://doi.org/https://doi.org/10.30996/jpap.v8i1.6633

Choiriyah, I. U., & Isyah Mutiara, A. '.(2022). *Urgensi Komunikasi Program Kampung KB di Kelurahan Pangunggrejo Kota Pasuruan The Urgency of Communication for the Family Planning Village Program in Pangunggrejo Village, Pasuruan City*. *8*(2). https://doi.org/10.30996/jpap.v8i2.6516

Citra Larasati, D., & Rohman, A. (2020.). *Tumpang Tindih Pengelolaan Tempat Parkir (Studi tentang Retribusi dan Pajak Parkir di Kota Malang)*. https://jurnal.unitri.ac.id/index.php/reformasi/index

Ema Marsitadewi, K. (2022). *Analisis Peran Pemerintah Dalam Memberikan Pemenuhan Hak Pekerjaan Bagi Penyandang Disabilitas Analysis Of The Role Of The Government In Providing The Fulfillment Of Employment Rights For Persons With Disabilities*. *8*(2), 10. https://doi.org/10.30996/jpap.v8i2.7345

Grindle, Merilee S. 1980. *Politics and Policy Implementation in The Third World, Princnton University Press, New Jersey*

Hamzah. (2019). Metodologi Penelitian Kualitatif Rekonstruksi Pemikiran Dasar serta Contoh Penerapan Pada Ilmu Pendidikan, Sosial dan Humaniora. Literasi Nusantara.

Hidayat A, Munandar A, & Armidiana. 2018. Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir di Kota Bandung. Jurnal Pemikiran Administrasi Negara, *10(2)*. P- ISSN 2085-6555

Limantara, A. D., Krisnawati, L. D., Winardi, S., & Mudjanarko, S. W. (2017). Solusi Pengawasan Kebijakan Mengatasi Kemacetan Jalan dan Parkir Kota Berbasis Internet Cerdas. *Seminar Nasional Teknologi Dan Rekayasa Informasi*, *November*, 1–6.

Malang, peraturan daerah K. (n.d.). *PERDA NOMOR 16 TAHUN 2010 TENTANG PAJAK DAERAH*.

Parsan, R. (2016). *ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PROGRAM NTB-BSS DI LOMBOK TENGAH*. *Jurnal Penelitian Administrasi Publik (JPAP)* *1*(1), 10. https://doi.org/https://doi.org/10.30996/jpap.v1i01.400

Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pengelolaan Tempat Parkir

Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 8 tahun 2019 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 16 tahun 2010 tentang Pajak Daerah

Rizwan Muhamad Aruga, Basori Yana Fajar FY, Sampurna, Rizki Hegia. 2021. Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir Di Kota Sukabumi. Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Negara, 8(3). e-ISSN 2614-2945

Saputra, P. P., & Safitri, R. (2020). Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Pangkalpinang. *JSHP : Jurnal Sosial Humaniora Dan Pendidikan*, *4*(2), 0–46. https://doi.org/10.32487/jshp.v4i2.841

Saragih, R. T. (2015). Implementasi Perda Kota Surabaya No. 9 Th 2014 Tentang Penyediaan Ruang Bagi Pedagang Kaki Lima Di Pusat Perbelanjaan Dan Pusat Perkantoran Di Kota Surabaya. *Jurnal Penelitian Administrasi Publik (JPAP)*, *5*(3), 248–253. https://doi.org/https://doi.org/10.30996/jpap.v2i01.699

Sugiyono. 2019. *Statistika Untuk Penelitian*. Alfabeta

Susanto1, L. E. (2020). *Implementasi Kebijakan Perda Kota Surabaya No. 8 Tahun 2012 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum*. *Jurnal Penelitian Administrasi Publik (JPAP), 4(1). 893-898.* https://doi.org/https://doi.org/10.30996/jpap.v4i1.1270

Taruno, H. T. (2017). Evaluasi Kebijakan Pengelolaan Parkir Studi Kasus: Kota Semarang. *Journal of Governance*, *2*(2), 186–201. https://doi.org/10.31506/jog.v2i2.2676