

Analisis Tata Kelola Kebijakan Pajak Parkir Dan Retribusi Parkir Di Kota Malang

by Leonardo Wila Tenga

Submission date: 20-Mar-2023 08:15AM (UTC+0700)

Submission ID: 2041066032

File name: 8025-Article_Text-28104-1-18-20230317.pdf (510.28K)

Word count: 5374

Character count: 33854

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

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

Luwando Milla Triaga¹, Sri Yusetia Arwanti², Cahya Sasmita³

¹Email: luwandomilla1992@gmail.com; cahyasasmita@postbox.id; arwantisri1992@gmail.com

^{1,2,3}Sekolah Pascasarjana Universitas Tribhuvanwara Tunggadewi Malang

³Corresponding author

Abstract: 10-01-2023; **Revised:** 03-05-2023; **Published:** 19-08-2023

DOI: <https://doi.org/10.30798/jmp.v5i1.8031>

Abstract

Malang City is one of the cities that has a high reliable population growth rate. Therefore, the city of Malang is susceptible 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 illegal parking and rising high parking points in Malang City are not accompanied by increased parking fees and parking 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 Grathetorgronad theory where the success of policy implementation from based on: namely policy objectives, policy benefits, policy aspects, and program objectives. While the data collection 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 expense.

Keywords: Governance, Parking Tax, Parking Retribution

Abstrak

Kota Malang adalah kota yang menjadi bagian dari kota dengan laju pertumbuhan penduduk yang cepat. Oleh karena itu Kota Malang tidak terlepas dari permasalahan-permasalahan sosial akibat pertumbuhannya penduduk, salah satunya permasalahan parkir. Pertumbuhan parkir yang semakin pesat harus diimbangi dengan tata kelola yang baik. Permasalahan-permasalahan seperti banyak nya parkir liar dan meningkatnya titik parkir tinggi Kota Malang tidak diimbangi dengan retribusi parkir dan pajak parkir yang meningkat. Ini menyebabkan banyak nya pungutan liar yang tidak terdeteksi oleh pemerintah Kota Malang sendiri. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dimana poin analisis menggunakan grand teori Grathetorgronad dimana keberhasilan implementasi kebijakan didasarkan pada 4 poin yaitu sasaran kebijakan, manfaat kebijakan, dampak kebijakan, dan sasaran program. Sedangkan data dikumpulkan dengan metode triangulasi teknik. Adapun penelitian ini menemukan retribusi parkir Kota Malang dikelola oleh Dinas Perhubungan dan Badan Pendapatan Daerah dimana pengelolaan parkir di Kota Malang didasarkan pada aturan perda nomor 3 Tahun 2015, sehingga faktor yang menghambat dari pengelolaan parkir di Kota Malang adalah petugas/cita parkir selain koordinator lapangan yang tidak terdapat oleh Dinas Perhubungan koordinator anggaran, koordinator pemilih usaha yang tidak terdaftar dan tidak masuk dalam data Baperda terkait kewajiban membayar pajak parkir, dan yang terdapat yakni adanya oknum yang mengarahkan titik lahan parkir demi kepentingan kelompok/golongan.

Keywords: Tata Kelola, Pajak Parkir, Retribusi Parkir

3. Permasalahan

Kebijakan dibutuhkan oleh pemerintah untuk menyelesaikan permasalahan atau permasalahan sosial yang ada di lingkungan masyarakat. Kebijakan dibuatkan untuk meminimalisir dampak buruk yang ditimbulkan oleh sebuah fenomena yang ada, sehingga tidak mengganggu kenyamanan masyarakat. Oleh karena itu dalam membuat kebijakan pemerintah sangatlah penting untuk melihat dampak dan efek yang ditimbulkan dari kebijakan yang dibuat (Choiriyah & Iqbal Murtaya, 2022). Tingginya permasalahan sosial umumnya disebabkan oleh peningkatan jumlah penduduk yang signifikan, sehingga berdampak pada permasalahan di bidang lainnya, contoh permasalahan sosial yang ada yaitu PHIS bahkan sampai tata kelola dan substansi bidang penyelenggaraan jasa, masalah pengelolaan parkir, permasalahan anggaran dana desa, bahkan hingga pengelolaan anggaran daerah (Aldiana de Susari & Yuli Hari Wikawa, 2015).

Kota Malang adalah tempat dengan banyak orang yang tinggal di dalamnya. Oleh karena itu tidak terlepas dari masalah permasalahan sosial yang terjadi, dari berbagai permasalahan permasalahan sosial yang terjadi, parkir menjadi bagian dari permasalahan Kota Malang yang terus dari tahun ke tahun (Alifiani, 2017). Tata kelola parkir menjadi permasalahan parkir dalam 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 Statistik di kemudian pada tahun 2022 terdapat 1.213 (jumlah area parkir yang terdaftar di Dinas Kota Malang) titik parkir se-Kota Malang dengan penjabaran 921 titik di kelola Dinas Perhubungan Kota Malang, sedangkan hanya 112 titik yang di kelola Badan Pendapatan Daerah Kota Malang (Lisiantara et al., 2017).

Kebijakan yang telah diterbitkan pemerintah dalam mengatasi tingginya permasalahan parkir, yaitu dengan mengeluarkan **Perda Kota Malang nomor 16 Tahun 2018 dan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 1 Tahun 2015 tentang retribusi jasa umum**. Walaupun demikian kebijakan terkait peningkatan **retribusi parkir tidak berdampak besar terhadap pendapatan daerah**. Di Kota Malang, parkir diawasi oleh dua lembaga pemerintahan yaitu **Dinas Perhubungan Kota Malang yang mengawasi retribusi daerah** dan **Badan Pendapatan Daerah yang mengawasi pajak parkir** (Taruna, 2017). Retribusi daerah dibayar setiap hari, tetapi pajak daerah hanya dibayar setahun sekali. Perda Kota Malang tanggal 1 tahun 2015 direvisi dalam hal pengelolaan parkir dan retribusi parkir: penguatan untuk pelayanan publik (Saputra & Setiyo, 2020). Parkir yang dikelola oleh Bappeda dipertahankan bagi pemilik tempat parkir di tempat-tempat seperti bank, pusat perbelanjaan, dan pertambakan sejenis lainnya. Sedangkan parkir yang menggunakan lahan jalan adalah parkir yang dikelola oleh Dinas Perhubungan

[Diro Larasati & Sofman, 2020]

Beberapa faktor, termasuk pengelolaan tempat parkir yang digunakan oleh banyak individu, seperti kelompok masyarakat, kurang terurus, lembaga pemerintah, anggota dewan, dan bahkan pejabat dari Dinas Perhubungan sendiri, menjadi penyebab kurang signifikannya peningkatan PAD di Kota Malang. Ini berbenting terbukit, walaupun ada kemakluman tarif parkir walaupun telah ada Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 3 Tahun 2015 yang mengatur standar **berkualitas** dengan pengelolaan parkir (Prasna, 2016). Perda Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 lebih lanjut pada poin pasal 2 yang memuat terkait asas dan tujuan diperlakukan bahwa "Pengaturan pengelolaan tempat parkir dilaksanakan berdasarkan asas manfaat dan keadilan terhadap masyarakat maupun lingkungan..." maka dalam mengelola parkir, petugas parkir harus memiliki ijin dari pemerintah daerah untuk mengelola lahan parkir tersebut, dan harus wajib menanggung pajak retribusi sebagai upaya agar mampu meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (**Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009**) [1].

Tabel 1. Jumlah **Retribusi** Retribusi di Kota Malang dan Target Retribusi

Tahun	Jumlah Retribusi Retribusi	Target Retribusi	Metaragiat
2019	400.918	Rp. 2.000.000.000	Tidak Tercapai
2020	367.128	Rp. 2.000.000.000	Tidak Tercapai
2021	300.000	Rp. 2.000.000.000	Tidak Tercapai

Sumber: DPA Kota Malang, 2021 (Data sekunder)

Tahun 2021 pemerintah Kota Malang menetapkan target retribusi parkir sebesar 5 Miliar dan hanya teralisasi di kisaran 4 miliar lebih yang artinya jauh dari ketentuan dan potensi peningkatan pajak dan pemasukan daerah Kota Malang. (Rusanto1, 2020). Dan data lahan parkir di Kota Malang pemerintah Kota Malang hanya mengelola sekitar 500-600 **unit parkir**, sedangkan Badan Pendapatan Daerah hanya mengelola sekitar **400 unit parkir yang ada di Kota Malang** dari jumlah **1000 parkir yang hampir mencapai 3 ribu**. Selain itu permasalahan-permasalahan seperti kurang jelasnya titik-titik parkir yang masuk dalam lahan kelola dinas perhubungan dan Badan Pendapatan Daerah, rendahnya kemampuan parkir, dan banyaknya oknum yang memanfaatkan parkir sebagai lahan usaha "Pengaturan liar" (Sugih, 2015).

Permasalahan-permasalahan seperti kurang jelasnya titik parkir yang dikelola daerah dan orang yang berwenang sebagai pengelola parkir. Kemudahan ini dapat membalikan kesetiaan/petugas parkir dalam menertibkan tarif parkir dan juga pengadaan lahan dan lahan parkir yang tidak terpantau oleh pemerintah daerah. Akibatnya berakumulasi pada fenomena tingginya tingkat pungutan liar yang berakumulasi kembali sebagai pelaporan pemasukan PAD yang seharusnya dengan tidak terpagu sehingga ada gap yang jauh (Dina

Marsitadewi, 2022).

Mesari (Ardiputra, 2022) mengemukakan bahwa dalam mengimplementasi sebuah program daerah harus benar-benar mempertimbangkan dampak sosial dan lingkungan yang ditimbulkan, impact dan effect dari kebijakan tersebut harus benar-benar diuji dan dianalisis. Pengelolaan parkir baik itu retribusi parkir ataupun pajak parkir, harus benar-benar mempertimbangkan kepentingan masyarakat sebagai objek publik, sehingga manfaat kebijakan yang dibuat dapat sesuai dan menjawab permasalahan sosial.

Adapun beberapa penelitian terdahulu yang juga mengkaji terkait implementasi kebijakan diantaranya adalah penelitian yang dilakukan oleh M. Araga Riwana oleh dengan judul **Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir di Kota Sukoharjo**, dimana tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengkaji sejauh mana pelaksanaan kebijakan berdasarkan teori George Edward H. Kottgruptan dari penelitian ini menunjukkan bahwa Kebijakan dan instansi parkir yang saat ini dipegang oleh Dinas Perhubungan Kota Sukoharjo, beserta struktur organ kasinya dapat dikatakan bahwa organisasi dan kerangka hierarki Dinas Perhubungan Kota Sukoharjo yang menerapkan kebijakan dan program perpajakan saat ini sudah memadai. Namun, ada beberapa faktor yang harus diperhatikan, seperti tingkat pengetahuan masyarakat tentang keputusan berkeadilan **Dinas Perhubungan Kota Sukoharjo Tidak mampu menjangkau seluruh wilayah Kota Sukoharjo** karena tingginya angka pelanggaran parkir liar di kota tersebut dan minimnya sarana dan prasarana yang memadai, seperti kendaraan parkir (Riwana, 2021)

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

Acip Hidayat, Anis Musawar dan Arnediana oleh penelitian nya yang berjudul **Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir di Kota Bantul** Hasil kajian menunjukkan bahwa implementasi Peraturan Wali Kota No. 1005 tahun 2014 tentang Harga Sewa Parkir dan Pedoman Teknis untuk Manajemen Parkir di Bangunan dan Lapangan Parkir Kota Bantul belum berjalan optimal. Kajian dari beberapa faktor yang menyebabkan belum maksimal kebijakan yang dibuat yaitu sumber daya, kapasitas, dan struktur hierarki (Hidayat, Musawar, & Arnediana, 2018)

Peran dan peran penelitian terdahulu pada pola bahasa dimana mengeksplorasi kebijakan sebagai dasar bahasa administrasi publik. Kajian tata kelola partai juga menjadi kegunaan lain nya dalam research ini. Namun yang membedakan penelitian ini berfokus pada analisis **struktur** partai dan **retribusi** partai yang ada di Kota Malang sebagai lain dari pola yang dilihat, sehingga sumber deskriptif dan analisis masalah disesuaikan serta situasi tempat yang dituju.

2. Metode

Penelitian terkait analisis pengelolaan pajak dan **retribusi** partai di Kota Malang menggunakan pendekatan metode **kuantitatif deskriptif**, sedangkan pengumpulan data didapatkan dengan wawancara (interview guide), Observasi dan Dokumentasi, selain itu cara pemertuan informasi dilakukan dengan model Sureball Sampling yang mengatur pemilihan informasi yang tersedia hasil jangkauannya, meminta informasi kunci (utama) tersebut untuk memilih teman yang akan dijadikan informasi lanjutan, dan seterusnya untuk memperbesar jumlah informasi seperti hasil saja yang terus membesar Sugiyono (2019). Alasan menggunakan Sureball sampling adalah untuk mendapatkan data yang lebih luas dengan indikator lanjut pada ketertarikan partai.

Informasi yang dipilih didasarkan pada kriteria tertentu. Penelitian informasi minimal merupakan objek yang subjektif terhadap masalah yang diteliti, dan merupakan orang atau individu yang paling memahami pokok kajian yang diteliti. Kajian pemertuan informasi lain nya juga pada posisi struktural dari orang/individu yang dijadikan informasi, sehingga informasinya lebih terakur dan jelas. Oleh karena itu informasi kunci dari penelitian ini adalah bapak Tjaya Herjono, S.Sos., M.M selaku kepala seksi tata kelola dan pelayanan partai Dinas Perhubungan Kota Malang, dan bapak Ramdhani Adhy Pradana S.STP selaku Kasubid Pajak Daerah Badan Pendapatan Daerah Kota Malang.

Berdasarkan kriteria diatas maka informasi kunci dari penelitian ini adalah Kepala Seksi tata kelola partai, Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kepala Sub Bidang Pajak Daerah, Badan Pendapatan Daerah Kota Malang. Sedangkan informasi tambahan yaitu pemangkas partai dan koordinator lapangan pada tiap titik partai. 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 (Pemaparan Data), dan diakhiri dengan Verification (Pemeriksaan Kesimpulan). Alasan penggunaan teknik analisis data ini karena paling sesuai dan lanjut nya lebih menelaah terhadap pola penelitian. (Harsanti, 2019)

6 3. Hasil dan Pembahasan

Dalam menganalisis **pengelolaan** kebijakan parkir di Kota Malang, maka perlu sebagai kebijakan yang **dibuatkan** pemerintah daerah untuk dianalisis, pemerintah mengeluarkan kebijakan yakni **perda Kota Malang nomor 3 Tahun 2015**. Maka analisis rencanop pelaksanaan sejauh mana tata kelola parkir dengan rencana kebijakan tersebut. Atau dapat diartikan bahwa analisis rencanop bagaimana implementasi dari kebijakan publik itu sendiri. Implementasi berorientasi pada pelaksanaan atau dari kebijakan publik yang dibuat. Selain itu, **rencana Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Perubahan Perundang-undangan, peraturan daerah (perda) adalah peraturan, perundang-undangan yang dibuat oleh Dewan Perwakilan Rakyat** ataupun **atas persetujuan bersama** juga, **kepada daerah**. Definisi lain adalah **peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh Dewan Perwakilan Rakyat** ataupun **bersama-sama** **daerah** walikota ataupun **baik** provinsi **manapun Kabupaten, Kota**.

Metode analisis digunakan dalam penelitian ini sebagai hasil pendahlgan untuk penguat data yang **dibutuhkan** oleh penulis. Teori implementasi kebijakan digunakan oleh penulis studi ini untuk menganalisis temuan dari wawancara (Sugati, 2015). Penulis lebih fokus pada bagaimana kebijakan parkir diimplementasikan, termasuk pembayaran pajak parkir dan retensiannya. Dua unsur yang bertugas dalam implementasi kebijakan ini yakni Dependabel dan Rapendat sehingga dapat lebih luas mempertimbangkan isu-isu sosial di masyarakat saat menerapkan, menggariskan, dan menyesuaikan kebijakan pada meeting-meeting bidang kajian pengelolaan parkir baik itu pajak atau retensi. (Rozoni, dkk, 2021)

Teori Implementasi Kebijakan adalah deskripsi atau kerangka agendic dalam implementasi kebijakan. (Aris et al., 2022; Ardi Putra, 2024) 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 dan part kebijakan atau keragaman wilayah atau pengembangan kota kebijakan itu sendiri. (Saputra & Saftiri, 2020)

Untuk mengukur sejauh mana keberhasilan dari implementasi kebijakan yang dikemukakan, maka perlu sebagai indikator pengukur keberhasilan. (Siswanti, 2020). Indikator keberhasilan kebijakan diuraikan pada bagian mana yang akan dibuat tingkat capaiannya, bisa dari aspek kualitas kebijakan, aspek masyarakat sebagai objek kebijakan, maupun dari lembaga pemerintah sendiri sebagai lingkungan kebijakan itu sendiri (Lisnawati et al., 2017). Banyak indikator yang dapat dicontohkan dalam mengukur keberhasilan dari kebijakan, namun pada akhirnya apa harus sesuai dengan pokok analisis dari kebijakan itu

sendiri, itu yang menjadi alasan langsung dalam menentukan indikator penerapan keberhasilan implementasi kebijakan (Tuanas, 2017).

Diakibatkan itu, untuk melakukan kajian terhadap analisis kebijakan retribusi parkir dan tata kelola parkir di Kota Malang, maka titik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah implementasi menurut Gridin (1998:7) dengan memperhatikan 4 poin keberhasilan implementasi yaitu dampak ke dimana **keperluan kebutuhan sasaran atau target group dicantumkan dalam isi kebijakan (Policy Target)**, **jenis manfaat yang diterima oleh kelompok sasaran, dan waktu pelaksanaan (Masa Pelaksanaan)**, **Seberapa jauh penyimpangan dari isi kebijakan diagalkan (Dampak Kebijakan)**, dan **apakah lokasi program sudah sesuai? (Aksesibilitas Program)** dan ke 4 poin ini ditelusuri bagaimana peran pemerintah Kota Malang dalam mengelola parkir dan sistem seperti apa yang ditawarkan oleh pemerintah Kota Malang dalam mengatasi hal tersebut. Konsep pengelolaan parkir Kota Malang, model parkir penyediaan parkir, kebijakan terkait parkir, membuat 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 termasuk dalam kebijakan retribusi umum **dalam perda Kota Malang nomor 3 Tahun 2013** dimaksudkan untuk mengatur 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 hampurnya aktivitas akibat penggunaan haka jalan sebagai lahan parkir. Sesuai dari kebijakan ini sendiri dilakukan berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Yayan Herpanu, S.Sos.MSi selaku kepala seksi tata kelola dan pelayanan parkir di Dinas Perhubungan Kota Malang:

"...kebiasa beritanya parkir kami memang dikejar-kejar yang jeksa (jaka lengkap). Sehingga parkir di Kota Malang memang disediakan untuk mengendalikan aktivitas lalu lintas sehingga pengguna jalan parkir jeksa yang ada Kota Malang juga memberikan dampak positif dengan pengelolaan parkir yang memadai..." Wawancara Seksi, 22 Desember 2022

Lebih lanjut bapak Yayan Herpanu, S.Sos.MSi juga menyampaikan bahwa sasaran dari kebijakan parkir jeksa untuk peningkatan PAD, meningkatkan mobilitas masyarakat dan mencapai kenyamanan masyarakat parkir liar di Kota Malang. Berikut hasil wawancara berikut ini:

"...sasaran dari kebijakan parkir utamanya yaitu demi kenyamanan masyarakat Kota Malang, maka ini itu juga dan dengan pengelolaan parkir yang memadai, dapat meningkatkan PAD Kota Malang melalui retribusi jalan umum, selain itu juga dapat meningkatkan mobilitas

manajemen dan juga bisa merangsang pertumbuhan parkir liar di Kota Malang. Yusuf Hidayat dan Satrio, 12 Desember 2022

Hasil observasi peneliti di lapangan dalam menguji masalah kebijakan tata kelola dan tren baru dan pajak parkir. Dapat dilihat dengan terdapatnya status parkir yang menggunakan jalur jalan seperti halnya di jalan-jalan Kota Malang, area tempat parkir yang menggunakan jalur jalan sebagai lahan parkir, dengan dikelola oleh pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan dapat dikelola dengan baik dan tidak menimbulkan kemacetan atau mengganggu aktivitas masyarakat lain nya.

Lebih lanjut itu terkait target-tujuan sasaran dan kebijakan pemerintah daerah Kota Malang dalam pengelolaan parkir yang tertuang dalam perda Kota Malang nomor 3 Tahun 2015-maka dapat disimpulkan bahwa **Presiden Kota Malang dalam menetapkan sasaran kebijakan parkir di Kota Malang dapat terlaksana dengan baik, ini di buktikan dengan pengelolaan parkir di tempat umum dapat dikelola dengan baik, sehingga tidak menimbulkan kemacetan bagi masyarakat.**



Gambar 1. Dokumentasi Wawancara dan Observasi
Berkas Dokumentasi Penelitian

b). Manfaat Kebijakan

Manfaat kebijakan retribusi parkir dapat menjadi sumber pendanaan bagi pelaksanaan dan pembiayaan pemerintah untuk kepentingan masyarakat. Di dalam fasilitas parkir bermanfaat bagi pemangku kepentingan. Di sisi lain, kemauan tarif parkir harus dikaitkan dengan kebijakan fasilitas pelayanan parkir itu sendiri, sehingga perlu memaksimalkan kenyamanan dan keamanan parkir, petugas parkir dapat membantu dan menjaga keamanan secara nasional, melindungi pengguna parkir, dan memertahabiketerselenggara secara keseluruhan yang lebih.

Tabel 2. Jumlah Masih Pajak Parkir 2017-2021

Jenis Parkir	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Pajak Parkir	147 TP	151 TP	142 TP	149 TP	154 TP	204 TP

Sumber: Data Sekunder, Bismah 2022

Kat

TP: Titik Parkir

Tabel 3. Jumlah Retribusi Parkir di Kota Malang

Jenis Parkir	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Retribusi Parkir	515 PWTM	485 PWTM	481 PWTM	411 PWTM	484 PWTM	1.234 PWTM

Sumber: Data Sekunder, Bismah, 2022

Kat

PWTM: Pelanggaran Pajak Retribusi Parkir

Dengan adanya perubahan terkait pajak parkir dan retribusi parkir maka ada peningkatan pendapatan pajak parkir maupun retribusi parkir, dimana retribusi parkir dikelola oleh Badan Perhubungan sedangkan Pajak Parkir dikelola oleh Badan Pendapatan Daerah. Dari data tersebut dapat dilihat dari tahun 2017-2022 menunjukkan peningkatan 100% pajak parkir maupun retribusi parkir. Dimana retribusi parkir di tarik kepada masyarakat yang menggunakan lahan jalan sebagai lahan parkir, sedangkan pajak parkir adalah bagi pemilik asala yang menyediakan lahan parkir yang dikelola oleh Badan Pendapatan Daerah.

Retribusi parkir yang diterapkan di era perhubungan perhariannya minimal Rp 10.000.000 dengan angka maksimal berada pada kisaran Rp. 50.000.000, sedangkan untuk pajak parkir yang diterapkan Badan Pendapatan daerah minimal perhariannya mencapai Rp. 400.000.000 sedangkan maksimalnya pada kisaran Rp.700.000.000. Data Pajak Parkir di Kota Malang 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	Tujuan	Realisasi	(%) Realisasi dari Target
1.	Pajak Parkir	2017	Rp. 4.341.400.000.000	Rp. 5.206.311.765.000	117,63%
		2018	Rp. 2.600.000.000.000	Rp. 3.502.400.000.000	134,70%
		2019	Rp. 6.100.000.000.000	Rp. 4.216.000.000.000	69,11%
		2020	Rp. 4.000.000.000.000	Rp. 4.700.000.000.000	117,50%
		2021	Rp. 3.000.000.000.000	Rp. 4.200.000.000.000	140,00%
		2022	Rp. 5.000.000.000.000	Rp. 6.000.000.000.000	120,00%

Sumber: Data Sekunder, Bismah 2022

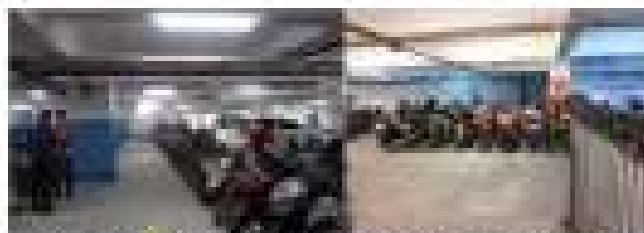
Melihat dari kebijakan di era ini sudah banyak muncul kebijakan terhadap perubahan yang diinginkan, atau dapat dikatakan sebagai **kebijakan perubahan yang diinginkan dari sebuah lembaga**. Kebijakan dibuat berdasarkan **dari** permasalahan sosial yang dihadapi dan diadani

atah masyarakat perantau tersebut. Oleh karena itu, seperti halnya dalam mengatasi masalah pertumbuhan parkir di Kota Malang, dan meningkatnya pengisian bus, maka pemerintah Kota Malang mengeluarkan kebijakan seperti peraturan daerah Kota Malang nomor 1 Tahun 2015 untuk mengatur retribusi parkir dengan nama retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum dengan Retribusi sebagai pembagian atas jasa pelayanan tempat parkir di tepi jalan umum.

Selain itu masalah dari peraturan daerah Kota Malang, maka dalam pertumbuhan sebagai penyelenggara pengelolaan dan pengawasan parkir menempatkan kriteria penempatan lokasi parkir dimana diparkir bahwa Penetapan posisi serta penyalangan sarana Parkir untuk rakyat umum dari Pemerintah Kota Malang telah mempertimbangkan rencana pengembangan tata ruang publik, Analisa dampak dapat pula menjadi acuan dalam mengukur kecukupan penempatan lokasi parkir, sehingga prosedur dalam penempatan posisi tempat parkir lebih tepat yang mudah dijangkau dan tidak mengganggu jalanan umum, serta lahan yang menjadi tempat parkir merupakan kepunyaan dari pemerintah daerah Kota Malang.



Gambar 2. Kondisi yang tidak ada Denda (Sumber: Data kuantitatif, 2022)



Gambar 3. Kondisi Parkir yang tersedia di lapangan (Sumber: Data Sekunder, 2022)

c). Tempat Kebijakan:

Dampak dari kebijakan di mana di mana masih mana kontribusi kebijakan terhadap perubahan yang diinginkan, atau dapat diartikan sebagai mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan. Kebijakan dibuat berdasarkan dari permasalahan sosial yang dihadapi dan diadani.

untuk mengklasifikasi perantara tersebut. Oleh karena itu, seperti halnya dalam mengatasi masalah pertambahan parkir di Kota Malang, dan meningkatnya pengalihan lahan, maka pemerintah 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 di Daerah Retribusi sebagai pembayar atas jasa pelayanan tempat parkir di tepi jalan umum.

Dengan adanya perda Kota Malang dalam pengelolaan parkir maka parkir kemudian menjadi ruang lingkup swasta. Ruang lingkup Pengelolaan Tempat Parkir meliputi tempat parkir di tepi jalan, tempat-tempat parkir di perkotaan baik pemerintah maupun swasta, tempat parkir di pertokoan dan tempat parkir di realtrial. Tempat parkir kemudian diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Tempat parkir beraturan yang diklasifikasikan sebagai retribusi Sewa lahan parkir di Daerah yang dikuasai dan dikelola oleh Pemerintah Daerah.
- b. Tempat parkir beraturan yang diklasifikasikan sebagai pajak Lahan parkir yang dimiliki dan dikelola oleh orang atau badan yang memiliki izin 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 dipelajari bahwa Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan rencana umum tata ruang, Anatomi dampak lalu lintas apabila diperlukan maka pertimbangan keselamatan lalu lintas dan kemudahan bagi pengguna jasa kendaraan. Prosedur dalam penetapan lokasi tempat parkir yakni Tempat parkir umum yang berada di ruas jalan dan halaman yang berakom langrang dengan jalan yang ditetapkan sebagai lokasi tempat parkir, diayatkan dengan rambu parkir dan atau marka parkir dan/atau penunjuk tempat parkir. Tempat khusus parkir yang merupakan lahan milik Pemerintah Daerah Kota Malang.

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

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti di lapangan dalam rangka menguji dari dampak implementasi kebijakan perda Kota Malang Nomor 3 Tahun 2015 ada beberapa poin dampak yang ditunjukkan dengan adanya kebijakan tersebut. Diantaranya nya yakni sistem pengalihan parkir menjadi terarah, kurangnya pertambahan parkir liar, berkurangnya

dan kenyamanan pengguna jasa parkir, meningkatkan angka parkir dan retensi parkir yang berdampak pada peningkatan PAD Kota Malang, dan berdampak pula pada stabilitas masyarakat karena membantu mengurangi kemacetan, serta pengelolaan lahan parkir menjadi lebih baik dan maksimal.

Berdasarkan hasil wawancara observasi dan dokumentasi yang dilakukan oleh peneliti di lapangan dalam mengkaji terkait dampak yang ditimbulkan terhadap kebijakan pengelolaan parkir di Kota Malang maka dapat disimpulkan ada beberapa poin dampak yang menjadi kajian dalam kebijakan ini, diantaranya berkaitan 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 nama kebijakan merupakan program yang sejalan dengan **kebutuhan** dan tujuan dari kebijakan itu sendiri. Seperti halnya kebijakan yang diumumkan oleh pemerintah Kota Malang dalam hal **pengelolaan parkir yang terencana dalam peraturan daerah Kota Malang Nomor 3 Tahun 2015** dimana memuat kebijakan-kebijakan dan peraturan-peraturan terkait pengelolaan parkir. Beberapa program yang telah diuraikan oleh Dinas di antaranya adalah program pembinaan petugas parkir, sehingga mampu menjalankan SOP yang telah diberikan oleh Dinas, salah satunya Program penyeragaman terpadu dan pendataan lokasi parkir, program ini dimaksud untuk menertibkan parkir yang dapat di lakukan oleh pemerintah dan meningkatkan absensi parkir yang dapat mengurangi ketidaknyamanan masyarakat.

Selain itu Dinas Kota Malang juga menetapkan syarat pengurusan surat jalan. Perizinan surat parkir pada ruas jalan harus dilakukan sesuai dengan peraturan **Surat Jalan ruas jalan tersebut dan ditetapkan dalam bentuk surat jalan** untuk pengurusan dinas. Ini memastikan semua masalah parkir administratif dan legal, secara tertib dan terkoordinasi. Dalam pengelolaan parkir juga petugas parkir memiliki koordinator titik urus dimana koordinator titik parkir memiliki prosedur tersendiri. Prosedur Dinas menjadi jasa parkir (Koordinator), diperlukan surat pengangkutan atau surat tugas dari Kepala Dinas Perhubungan. Syarat administratif perizinan menjadi **Surat (Koordinator)** sebagai berikut:

- a. Pernyataan sebagai pemohon sebagai parkir (Koordinator)
- b. Memiliki kartu identitas diri (KTP);
- c. melampirkan foto 4 x 6, 3 (tiga) lembar;
- d. menandatangani Surat Pernyataan Sanggup Menanti Kewajiban sebagai Petugas Parkir;
- e. menyerahkan surat lokasi parkir yang akan dikelola.

Kriteria dan tata cara mendapatkan Kartu Anggota dari Dinas perhubungan Kota Malang harus mengikuti persyaratan administrasi seperti mempersiapkan fotokopi KTP (copy KTP dan KK) yang masih berlaku dan menyertakan 3 (3) 4 x 6 di untuk pengajuan pengajuan. Foto dengan latar belakang merah juga, tidak kalah penting adalah Anda sebagai pemegang lahan parkir. Selain itu, Bagian Pelayanan parkir akan menuliskan **Kartu Tanda Anggota (KTA) Pemegang Parkir yang berlaku selama 12 bulan** di tempat parkir yang telah ditentukan. Selain itu, pemunggang pajak jasa angkutan di kota Malang dapat membuat kartu keanggotaan para parkir. (KTA) Apabila terjadi permasalahan atau ketidaggalan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku. Koordinator Park Ranger bertanggung jawab atas semua tindakan yang dilakukan oleh Park Ranger saat bertugas.

Berdasarkan hasil observasi lapangan dalam melihat kegiatan program yang dilaksanakan Bopenda dan Disudab dalam pengelolaan parkir di Kota Malang dapat dikatakan masih sempat ini dapat dilihat pada beberapa titik parkir di Kota Malang, sudah ada koordinator lapangan nya, dan semua sudah mendapatkan pengakuan dari disudab, sehingga wajar mengapa ke Disudab dan Bopenda sebagai retribusi dan pajak parkir. Beberapa bagian sektoral yang cukup besar yang menangani dan menjalankan tugas dan tanggung jawab berbagai penyelenggaraan pemerintahan tidak digunakan lagi terlibat dalam pelaksanaan kegiatan 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 sehubungan dengan Parkir. Jika dinas perparkiran melaksanakan tugas-tugas sebagai berikut: perencanaan teknologi operasional, pelaksanaan teknologi operasional, pengujian dan pelaporan teknologi operasional, teknik pelaksanaan manajemen perparkiran, pemeliharaan keselamatan, kebersihan, dan kenyamanan, dan pemungutan pajak daerah.

4. Simpulan

Pengelolaan parkir di Kota Malang di lakukan 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 pelaksanaannya menyempatkan dengan penataan yang ada dari SOP pelaksanaan dan pemungutan pajak parkir dan retribusi parkir. Namun permasalahan dalam pengelolaan parkir adalah jasa parkir salah koordinator parkir yang dibagikan oleh Dinas Perhubungan tidak terdota sehingga terjadi kebocoran dana, selain itu juga adanya oknum yang menggunakan lahan parkir secara ilegal menjadikan penarikan retribusi dan pajak parkir tidak maksimal. Saran kepada pemerintah

Kota Malang, khususnya Dinas Pertamanan dan Badan Pendapatan Daerah, lebih memperhatikan Pendidikan dan Penghasilan Pajak dan retribusi parkir, dan menyiapkan inovasi baru dalam memodernisasi pengelolaan pajak dan retribusi parkir, contohnya dengan memberlakukan E-Parkir.

3. Referensi

- Alfandi, M. J. (2017). *TWTA ADILORA PAMALIR DAN RETRIBUSI DI KOTA BILANG* (Studi Implementasi Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 3 Tahun 2015 Tentang Retribusi Jasa Umum Oleh Dinas Pertamanan Kota Malang). Malang: IIS Press.
- Alia, I. T. H., Hariyoko, T., & Purwaningtyas, A. (2022). Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan Di Kabupaten Lamongan. *Seminar Nasional 2022 "Transformasi Digital Dalam Upaya Peningkatan Perikekonomian Pasca Pandemi"*, 1(1), 1689-1999.
- Almasduki dan Rocoati, & Yudi Hari Wibowo. (2015). Faktor-Faktor yang Menyebabkan Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Utama Kota Surabaya. *Palapa*, 1(1), 42-57. <https://doi.org/10.30595/palapa.v1i1.830>
- Andiputra, S. (2020). Aspek Tanggula Pada Pelayanan Jasa Pos Di Kantor Pos Cabang Pangsajaya 91571. In *Jurnal Penelitian Administrasi Publik (JPAP) |* (Vol. 6, Issue 2). <https://doi.org/10.30595/jpap.v6i2.329>
- Cesar Dennis Edwicarta, Marikano Elia Faria, & Adhika Dewi Agustina. (2022). Analisis Persepsi Seblakang Mata Berjalan Paspor 10 Tahun Dalam Perspektif Keimigrasian. *Jurnal Penelitian Administrasi Publik (JPAP)*, 8(1), 1-22. <https://doi.org/10.30595/jpap.v8i1.5430>
- Choiriyah, I. U., & Iyadh Nurraza, A. (2022). *Organisasi Administrasi Program Keluarga KB di Kelurahan Penganggrajo Kota Pasuruan The Agency of Communication for the Family Planning Village Program in Penganggrajo Village, Pasuruan City*, 8(2). <https://doi.org/10.30595/jpap.v8i2.5518>
- Citra Larnanti, D., & Rohman, A. (2015). *Tanggung Jawab Pengelolaan Tempat Parkir (Studi tentang Retribusi dan Pajak Parkir di Kota Malang)*. <https://sirtal.iaitri.ac.id/index.php/informasi/index>
- Ema Maritaniawati, K. (2022). *Analisis Peran Pemerintah Dalam Mendukung Pemenuhan Hak Pekerja Bagi Penyandang Disabilitas Analysis of The Role of The Government in Providing The Fulfillment of Employee Rights for Person With Disabilities*, 8(2), 10. <https://doi.org/10.30595/jpap.v8i2.5445>
- Grindle, Merilee S. 1980. *Politics and Policy Implementation in The Third World*. Princeton University Press, New Jersey
- Harahab. (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif Rekonstruksi Persebaran Dasar serta Contoh Penerapannya Pada Ilmu Pendidikan, Sosial dan Humaniora*. Liberty Nusantara.
- Hidayat, A, Masrudi, A, & Arneliana. (2018). Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir di Kota Bandung. *Jurnal Penelitian Administrasi Negara*, 18(2), P. 1558-2003-4335

- Limantara, A. D., Kristawati, L. D., Winardi, S., & Mujiandika, S. W. (2017). Solusi Pengawasan Kebijakan Mengatasi Komunitas Jalan dan Parkir Kota Berbasis Internet Cerdas. *Scientia: Riset Teknologi Dan Pelayanan Informatika*, November, 1-6.
- Malang, peraturan daerah K. (n.d.). PERDA NOMOR 16 TAHUN 2019 TENTANG PAJAK DAMPAH.
- Purwati, R. (2016). ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PROGRAM KTE-DES DI LOMBOK TERSEKUTU. *Jurnal Penelitian Administrasi Publik (JPAP)*, 1(1), 10. <http://doi.org/https://doi.org/10.30998/jpap.v1i1.630>
- 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, Muhammad Araga, Basri Yasa Fajar PY, Sampurna, Rishi Huda. 2021. Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir Di Kota Sabukam. *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Wijaya*, 8(2). e-ISSN 2614-2945.
- Saputra, P. P., & Subiri, R. (2020). Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Tiga Jalan Utama Kota Pangkalpinang. *JPAP: Jurnal Sosial Masyarakat Dan Pendidikan*, 4(2), 4-16. <http://doi.org/10.32827/jpap.v4i2.881>
- Saragih, R. T. (2015). Implementasi Perda Kota Sumatera No. 9 Th 2014 Tentang Penyesuaian Ruang Bagi Pedagang Kaki Lima Di Pusat Perbelanjaan Dan Pusat Pertambahan Di Kota Sarolangun. *Jurnal Penelitian Administrasi Publik (JPAP)*, 3(2), 248-253. <http://doi.org/https://doi.org/10.30998/jpap.v3i2.699>
- Sugiyono. 2019. *Statistika Untuk Penelitian*. Alfabeta
- Suzanti, L. E. (2020). Implementasi Kebijakan Perda Kota Sarolangun No. 8 Tahun 2017 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tiga Jalan Utama. *Jurnal Penelitian Administrasi Publik (JPAP)*, 4(1), 877-888. <https://doi.org/https://doi.org/10.30998/jpap.v4i1.1270>
- Tarimo, H. T. (2017). Evaluasi Kebijakan Pengelolaan Parkir Studi Kasus: Kota Semarang. *Journal of Governance*, 2(2), 116-121. <http://doi.org/10.21599/jog.v2i2.2676>

Analisis Tata Kelola Kebijakan Pajak Parkir Dan Retribusi Parkir Di Kota Malang

ORIGINALITY REPORT

15%

SIMILARITY INDEX

15%

INTERNET SOURCES

5%

PUBLICATIONS

6%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	jurnal.untag-sby.ac.id Internet Source	4%
2	repository.ub.ac.id Internet Source	4%
3	dishub.malangkota.go.id Internet Source	3%
4	etheses.uin-malang.ac.id Internet Source	2%
5	docplayer.info Internet Source	1%
6	jurnal.unitri.ac.id Internet Source	1%
7	konsultasiskripsi.com Internet Source	1%
8	jurnal.unigal.ac.id Internet Source	1%

Exclude quotes On

Exclude matches < 1%

Exclude bibliography On