

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Istilah collaborative governance merupakan cara pengelolaan pemerintahan yang melibatkan secara langsung pemangku kepentingan diluar pemerintahan atau Negara, berorientasi pada konsesus dan musyawarah dalam proses pengambilan keputusan kolektif bertujuan untuk membuat atau melaksanakan kebijakan public serta program-program public (Ansell & Gash, 2008).

Menurut Ansell dan Gash, collaborative governance adalah sebuah pendekatan pengambilan keputusan dan tata kelola kolaboratif di mana aktor-aktor yang terlibat saling bekerja sama untuk mencapai tujuan bersama, berbagi tanggung jawab, dan sumber daya. Collaborative governance mencakup kemitraan antara institusi pemerintah dan non-pemerintah dalam menyediakan pelayanan publik.

Fokus collaborative governance ada pada kebijakan dan masalah publik. Intitusi publik memang memiliki orientasi besar dalam pembuatan kebijakan, tujuan dan proses kolaborasi adalah mencapai derajat konsensus diantara pemangku kepentingan. Collaborative governance menghendaki terwujudnya keadilan sosial dalam memenuhi kepentingan publik. Menurut O'Leary dan Bingham (Sudarmo, 2015) kolaborasi merupakan konsep yang menggambarkan proses memfasilitasi dan pelaksanaan yang melibatkan multi organisasi untuk memecahkan masalah yang tidakbisa atau tidak dengan mudah dipecahkan oleh sebuah organisasi secara sendirian.

Collaborative adalah serangkaian pengaturan dimana satu atau lebih lembaga public yang melibatkan secara langsung pemangku kepentingan „non state“ didalam proses pembuatan kebijakan yang bersifat formal, berorientasi konsesus dan deliberatif yang bertujuan untuk membuat atau mengimplementasikan kebijakan public atau mengatur program public atau asset (Ansell & Gash, 2008)

Collaborative governance pada kawasan parkir dapat memberikan berbagai manfaat, antara lain: (1) Dengan melibatkan berbagai pemangku kepentingan (stakeholders) seperti pemerintah, pengelola parkir, pengguna, dan masyarakat, pengelolaan kawasan parkir dapat dilakukan dengan lebih efisien. (2) Kolaborasi memfasilitasi pembagian informasi dan sumber daya yang lebih baik. kolaborasi antarinstansi dan masyarakat, kebijakan parkir yang berkelanjutan dapat diterapkan, seperti penyediaan parkir ramah lingkungan, pengurangan emisi kendaraan, dan penggunaan moda transportasi alternatif. (3) Kerjasama antara pemerintah dan masyarakat dapat digunakan untuk meningkatkan kesadaran mengenai penggunaan kawasan parkir yang bijak dan bertanggung jawab, serta menjelaskan kebijakan dan peraturan yang ada.

Model kolaboratif governance melibatkan partisipasi aktif dari berbagai pemangku kepentingan, termasuk pemerintah, dan warga. Pendekatan ini memungkinkan adanya dialog yang lebih terbuka dan konstruktif dalam pengambilan keputusan serta pelaksanaan kebijakan. Dalam pengelolaan retribusi parkir, kolaboratif governance dapat membantu mengidentifikasi masalah secara lebih mendalam, menciptakan solusi yang lebih berkelanjutan, dan meningkatkan

akuntabilitas serta transparansi dalam pengelolaan dana.

Kemitraan antara pemerintah dengan swasta berbeda dengan bentuk kerjasama lainnya, seperti kontrak kerja, swastanisasi dan outsourcing. Tipe kerja sama seperti itu lebih merupakan kerja sama antar pemerintah dan swasta untuk menyelesaikan masalah dari satu pihak, bukan bekerja sama untuk menyelesaikan masalah bersama dari kedua pihak (Henriyani 2023).

Kemitraan yang dilakukan oleh pemerintah dengan instansi diluar pemerintah dapat dibagi menjadi beberapa arena kemitraan yaitu: (1) kolaborasi antara instansi pemerintah (internal), (2) kolaborasi antara instansi pemerintah dan bisnis, dan (3) kemitraan antara pemerintah dan masyarakat sipil. Kolaborasi antara instansi pemerintah (internal) dalam pelaksanaan penyelesaian permasalahan, pemerintah memiliki departemen-departemen yang fokus terhadap satu sektor, tetapi ada pula instansi pemerintah yang menangani pelayanan publik secara bersama-sama (lintas sektor) dikarenakan diperlukannya keterlibatan antar instansi.

Tarif parkir merupakan alat yang sangat bermanfaat untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang parkir. Dasar penetapan retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah Undang-undang No 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, dimana juga diatur tentang pengenaan pajak atas penyelenggaraan tempat parkir di luar badan jalan, baik yang disediakan berkaitan dengan pokok usaha maupun yang disediakan sebagai suatu usaha, termasuk penyediaan tempat penitipan kendaraan bermotor.

Tabel 1. 1 Kontribusi Parkir Untuk PAD Kota Kupang

Tahun	Jenis Parkir	
	Jalan Umum	Parkir Khusus
2021	60,05%	104,38
2022	68,99%	112,35%
2023	64,86%	56,46%

Sumber: *Dinas Perhubungan Kota Kupang (2024)*

Kontribusi Parkir untuk PAD Kota Kupang tahun 2021-2023 berdasarkan Jenis Parkir pada Tabel 1.1 yang memiliki kontribusi tertinggi pada tahun 2022 yaitu Parkir Khusus sebesar 112,35% dan Parkir umum sebesar 68,99%. Kontribusi Parkir untuk PAD Kota Kupang terendah berdasarkan Jenis Parkir Umum yaitu pada tahun 2021 sebesar 60,05% dan berdasarkan Jenis Parkir khusus sebesar 56,46%.

Penetapan target penerimaan retribusi parkir harus dilakukan secara realistis artinya para tukang parkir harus menyetorkan hasil retribusi parkir sesuai dengan kenyataan yang ada sehingga dapat meningkatkan Pendapatan Asli Daerah. Berdasarkan berita Pos Kupang pada tanggal 5 oktober 2024 di duga Ada Permainan Retribusi Parkir di Kota Kupang. Kepala Ombudsman NTT, Darius Beda Daton mengatakan, Keluhan warga mulai ramai. Keluhan dimulai dari besaran tarif yang mengalami kenaikan, khususnya roda empat keatas, minimnya sosialisasi, hingga karcispalsu alias karcis kopian," kata Kepala Ombudsman RI Perwakilan NTT, Darius Beda Daton Darius, praktik pengelolaan parkir selama ini syarat intervensi yang menyebabkan target PAD dari sektor parkir tidak optimal

karna ada beberapa faktor yaitu, Kurangnya pengawasan dan control dapat menjadi salah satu penyebab utama, karena tanpa pengawasan yang ketat, pengelola parkir mungkin tidak termotivasi untuk mencapai target atau merasa aman untuk tidak menyetor secara penuh. Selain itu, sistem pengumpulan retribusi yang kurang transparan juga bisa menjadikendala, sebab dalam beberapa kasus, sistem pencatatan dan pelaporan retribusi parkir tidak akurat atau kurang transparan, sehingga memungkinkan adanya kecurangan atau laporan yang tidak sesuai. Rendahnya kepatuhan dari pihak pengelola parkir sendiri juga berperan, terutama jika mereka sengaja tidak memenuhi target demi keuntungan lebih, apalagi jika sanksi atau penegakan aturan kurang tegas.

Kondisi ekonomi di lapangan juga dapat mempengaruhi pencapaian target, misalnya saat lokasi parkir mengalami penurunan pengunjung atau faktor eksternal lain yang mempengaruhi tingkat kunjungan, sehingga target yang ditetapkan menjadi kurang realistis. Penetapan target yang tidak sesuai dengan kondisi spesifik tiap lokasi juga bisa mempersulit pencapaian, misalnya jika target terlalu tinggi tanpa memperhitungkan tingkat kepadatan atau jumlah pengunjung di suatu tempat. Selain itu, adanya praktik kebocoran penerimaan turut berkontribusi pada masalah ini, karena sebagian penerimaan parkir mungkin tidak dilaporkan atau tidak disetorkan dengan benar akibat praktik yang tidak sesuai standar operasional atau transparansi yang rendah.

Masalah juru parkir yang menerima uang retribusi tanpa menyerahkan karcis terjadi karena beberapa penyebab. Pertama, kurangnya pengawasan dan kontrol yang ketat di lapangan membuat juru parkir merasa bisa beroperasi tanpa

mengikuti prosedur resmi, termasuk penyerahan karcis. Kedua, minimnya sanksi tegas atau penegakan aturan atas pelanggaran ini dapat mendorong perilaku tidak sesuai prosedur. Selain itu, sistem insentif yang tidak memadai bagi juru parkir untuk mengikuti aturan mungkin mendorong mereka untuk mencari keuntungan tambahan dengan tidak menyerahkan karcis. Terakhir, kurangnya transparansi dan kesadaran akan pentingnya karcis sebagai bukti transaksi resmi bagi masyarakat juga berperan. Jika masyarakat tidak merasa perlu menuntut karcis, hal ini akan memperkuat perilaku juru parkir yang tidak menyerahkan karcis, sehingga mengakibatkan penerimaan retribusi sulit tercatat secara akurat.

Kelalaian tukang parkir yang kurang memperhatikan kendaraan yang keluar masuk, sehingga masih banyak orang/pribadi yang menggunakan badan jalan tanpa membayar retribusi. Masalah kelalaian tukang parkir yang kurang memperhatikan kendaraan yang keluar masuk, sehingga banyak orang atau pribadi yang menggunakan badan jalan tanpa membayar retribusi, bisa terjadi karena beberapa faktor. Pertama, kurangnya profesionalisme dan pelatihan bagi tukang parkir membuat mereka tidak selalu memahami pentingnya memantau setiap kendaraan yang keluar masuk. Selain itu, beban kerja yang tinggi atau area pengawasan yang terlaluluas bisa mengakibatkan tukang parkir kesulitan mengawasi setiap kendaraan secara optimal. Faktor lain adalah kurangnya insentif atau motivasi bagi tukang parkir untuk memastikan retribusi tercatat secara lengkap, yang membuat mereka kurang peduli terhadap ketelitian pengawasan. Ditambah lagi, minimnya pengawasan dari pihak terkait dan sanksi atas kelalaian dapat membuat tukang parkir merasa aman meskipun ada kendaraan yang lolos tanpa

membayar.

Darius juga menjelaskan masalah parkir di Kota Kupang tidak hanya soal pendapatan, tetapi juga terkait keluhan masyarakat, seperti adanya pungutan liar di tepi jalan, juru parkir yang tidak memiliki identitas resmi, serta pemberian karcis parkir yang tidak sesuai dengan prosedur. Untuk mengatasi masalah ini, Darius menawarkan beberapa solusi, antara lain melakukan identifikasi yang lebih rinci terhadap titik-titik parkir untuk menghindari parkir liar, penetapan target yang lebih realistis berdasarkan survei lapangan, dan kerja sama yang lebih erat dengan badan usaha seperti Pelindo dan Hypermart.

Pengelolaan parkir dalam collaborative governance dapat diterapkan dengan melibatkan berbagai pihak terkait, seperti pemerintah daerah, pemilik lahan parkir, operator parkir, dan masyarakat. Melalui kolaborasi ini, tujuan pengelolaan parkir yang lebih efektif dan efisien dapat dicapai. Salah satu adalah implementasi collaborative governance dalam pengelolaan parkir melalui kerjasama antara pemerintah daerah dan pihak swasta dalam menyediakan fasilitas parkir yang memadai. Kerjasama dalam pemerintah daerah dapat memberikan izin atau kontrak kepada pihak swasta untuk mengelola lahan parkir, sementara pihak swasta bertanggung jawab dalam menyediakan fasilitas parkir yang baik dan memungut retribusi parkir yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Keuntungan dari penerapan collaborative governance dalam pengelolaan parkir antara lain adalah peningkatan kualitas pelayanan parkir, pengelolaan yang lebih efisien, dan peningkatan pendapatan daerah melalui retribusi parkir yang lebih teratur dan transparan (Henriyani 2023).

Berdasarkan permasalahan diatas maka peneliti tertarik melakukan penelitian tentang, **”KEBERHASILAN COLLABORATIVE GOVERNANCE DALAM TATA KELOLA RETRIBUSI PARKIR DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA KUPANG”**

1.2 Rumusan masalah

Dalam rumusan masalah bertujuan untuk mengetahui Bagaimana Keberhasilan Collaborative Governance Dalam Tata Kelola Retribusi Parkir Di Dinas Perhubungan Kota Kupang?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penulis dalam penelitian ini adalah untuk Menganalisis Bagaimana Keberhasilan Collaborative Governance Dalam Tata Kelola Retribusi Parkir Di Dinas Perhubungan Kota Kupang.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1.4.1 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan memberikan rekomendasi praktis bagi pemerintah Kota Kupang dalam meningkatkan efektivitas dan efisiensi pengelolaan retribusi parkir melalui penerapan collaborative governance. Dengan demikian, diharapkan terjadi peningkatan penerimaan retribusi parkir dan kepuasan masyarakat terhadap layanan parkir. Penelitian ini juga dapat menjadi panduan bagi pemangku kepentingan lain, termasuk sektor swasta dan masyarakat, untuk memahami peran mereka dalam kolaborasi yang efektif dan berkelanjutan dalam pengelolaan retribusi parkir.

1.4.2 Manfaat Teoritis

Penelitian ini berkontribusi pada pengembangan teori collaborative governance dengan memberikan contoh penerapan konkret dalam konteks pengelolaan retribusi parkir. Hasil penelitian ini dapat memperkaya literatur tentang collaborative governance dan memberikan wawasan baru mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilannya dalam sektor publik. Penelitian ini juga membantu mengidentifikasi dan menguji model-model kolaboratif yang dapat diterapkan dalam konteks pemerintahan daerah, sehingga dapat menjadi referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya.

1.4.3 Manfaat Keilmuan

Penelitian ini memberikan kontribusi keilmuan dengan menyediakan data empiris yang relevan mengenai penerapan collaborative governance dalam pengelolaan retribusi parkir di Kota Kupang. Data ini dapat digunakan sebagai basis untuk analisis lebih lanjut dan pengembangan kebijakan yang lebih baik. Penelitian ini juga dapat menjadi bahan ajar dan referensi bagi mahasiswa dan akademisi dalam bidang administrasi publik, manajemen pemerintahan, dan studi kebijakan publik, khususnya yang tertarik dengan konsep collaborative governance dan pengelolaannya di tingkat lokal.