

POTENSI KORUPSI RETRIBUSI PARKIR KENDARAAN BERMOTOR DI KOTA PALU

Oleh

Andi Irwan ¹, Pariyati ², Muhammad Tofan Samudin ³, Andi Famrizal ⁴,
Nurmiati ⁵, Muhammad Kafrawi Al Kafiah ⁶

^{1,2,3,4,5,6} Universitas Muhammadiyah Palu

¹ Email : andiirwan432@gmail.com ²

Email : pariyati24@gmail.com

³ Email : tofansamudin@gmail.com

⁴ Email : andi_f4m@gmail.com

⁵ Email : vier69@gmail.com

⁶ Email : m.kafrawialkafiah@yahoo.com

Abstrak

Retribusi parkir kendaraan bermotor merupakan salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah yang cukup besar bagi Kota Palu dan sangat bermanfaat bagi masyarakat jika dikelola dengan manajemen yang baik guna meminimalisasi potensi korupsi di dalamnya. Sebab, berdasarkan observasi awal yang dilakukan tim penulis ditemukan beberapa indikasi bahwa dana retribusi parkir tersebut berpotensi untuk dikorupsi atau diselewengkan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Pengumpulan data dilakukan melalui kegiatan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Data yang disajikan terdiri dari data primer dan data sekunder. Adapun kesimpulan yang diperoleh setelah melakukan penelitian adalah retribusi parkir kendaraan bermotor di Kota Palu berpotensi dikorupsi disebabkan manajemen yang buruk dalam pengelolaannya, serta keterlibatan pihak ketiga atau calo, khususnya dalam proses rekrutmen juru parkir, penempatan juru parkir di lapangan, dan penyetoran dana parkir.

Kata Kunci : Potensi Korupsi, Retribusi Parkir

Abstract

The motor vehicle parking levy is one of the sources of Regional Original Income which is quite large for Palu City and is very beneficial for the community if it is managed with good management in order to minimize the potential for corruption in it. This is because, based on the initial observations made by the author's team, several indications were found that the parking retribution fund had the potential to be corrupted or misappropriated. The method used in this study is a qualitative research

method. Data was collected through observation, interviews, and documentation. The data presented consists of primary data and secondary data. The conclusion obtained after conducting the research is that the motor vehicle parking levy in Palu City has the potential to be corrupted due to poor management in its management, as well as the involvement of third parties or brokers, especially in the process of recruiting parking attendants, placing parking attendants in the field, and depositing parking funds.

Keywords: Potential Corruption, Parking Retribution

1. PENDAHULUAN

Korupsi dianggap sebagai kejahatan luar biasa (*extra ordinary crime*) sekaligus merupakan kejahatan yang sulit dicari penjahatnya (*crime without offenders*), karena korupsi berada pada wilayah yang sulit untuk ditembus. Mengapa demikian, karena korupsi dikatakan sebagai *invisible crime* yang sangat sulit memperoleh prosedural pembuktiannya, dimana modus operandinya bersifat sistematis dan berjemaah (Halif, 2012:1).

Selain itu, dampak sosial ekonomi yang ditimbulkan oleh perilaku korupsi sangat luas. Diantaranya, kerugian negara dan kemiskinan, sebab uang yang semestinya dimanfaatkan untuk program yang bersentuhan langsung dengan kebutuhan masyarakat hilang diselewengkan oleh pelaku korupsi. Oleh karena itu, tidak mengherankan jika di negara yang tingkat korupsinya tinggi pembangunan cenderung lambat dan angka kemiskinan tinggi. Ini disebabkan program pembangunan pemerintah untuk kesejahteraan rakyat tidak berjalan sebagaimana mestinya akibat hilangnya anggaran pembangunan.

Di Indonesia, korupsi merupakan salah satu kejahatan ekonomi yang sulit dicegah apalagi diberantas hingga saat ini, meskipun berbagai upaya pemberantasan telah dilakukan oleh pemerintah. Bahkan, perilaku korupsi ini semakin merajalela, tidak mengenal ruang dan tempat, dari pusat hingga ke desa, dan dapat dilakukan oleh siapa saja yang memiliki kesempatan atau akses untuk melakukan korupsi. Ibarat penyakit, praktik korupsi di Indonesia sudah demikian akut dan menyusup hampir ke seluruh sendisendi kehidupan berbangsa dan bernegara. Karena semakin akutnya permasalahan tersebut, sebagian orang menganggap korupsi di Indonesia

sudah menjadi budaya bahkan virus yang harus segera diperangi bersama (Rabain, 2014;187).

Jika dikaji dari segi ilmu administrasi negara, korupsi dapat terjadi karena disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya: (1) Kebijakan pengelolaan anggaran yang tidak transparan dan akuntabel; (2) Prosedur pengelolaan keuangan yang longgar; (3) Manajemen pengelolaan keuangan yang lemah, terutama dalam hal pengawasan (*controlling*); (4) Kualitas sumber daya manusia yang rendah (Riawati, 2011). Sementara itu, Mantan Ketua Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) Bibit Samatrianto mengemukakan bahwa salah satu penyebab terjadi korupsi adalah faktor manajemen pengelolaan keuangan negara, khususnya pengawasan yang lemah (<http://www.tribunnews.com/nasional/2013/02/03/lima-hal-penyebab-korupsi-menurut-mantan-pimpinan-kpk>).

Artinya, korupsi terjadi bukan karena faktor kebetulan atau karena kehebatan orang yang melakukan korupsi, melainkan karena memang ada potensi atau celah terjadi korupsi, yaitu disebabkan masalah administrasi pengelolaan keuangan. Salah satu diantaranya adalah manajemen pengelolaan keuangan yang buruk. Misalnya, pengawasan yang lemah, prosedur yang tidak transparan dan akuntabel, tidak ada proses evaluasi yang berkesinambungan dan lain-lain.

Selama ini, potensi korupsi yang banyak diteliti adalah potensi korupsi terhadap uang rakyat yang bersumber dari pajak negara maupun pajak daerah seperti APBN dan APBD maupun dana-dana desa yang dialokasikan oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Salah satunya adalah penelitian yang dilakukan oleh Nian Riawati (2011) Tentang Potensi Korupsi APBD Kabupaten Jember. Padahal, dana-dana retribusi yang banyak dikelola oleh pemerintah daerah merupakan salah satu sumber pendapatan suatu daerah yang cukup besar sekaligus menjadi sumber kesejahteraan rakyat di daerah dan menarik untuk diteliti. Oleh karena itu, dalam penelitian ini penulis akan menyajikan hasil penelitian dengan kasus yang berbeda, yaitu potensi korupsi terhadap Dana Retribusi Parkir Kendaraan Bermotor di Kota Palu. Namun, penelitian ini tidak

mengkaji masalah tersebut dari segi hukum, melainkan mengkajinya dari sisi ilmu administrasi Negara.

Peneliti tertarik meneliti masalah tersebut sebab retribusi parkir kendaraan bermotor merupakan salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah yang cukup besar bagi Kota Palu dalam dua tahun terakhir ini, dan sangat memberikan manfaat bagi daerah dan masyarakat jika dikelola dengan manajemen baik. Sekedar diketahui bahwa pada tahun 2014 terhitung sejak bulan Januari Sampai Dengan September Realisasi Pendapatan Asli Daerah Kota Palu dari Retribusi Parkir mencapai 1,5 Miliar Rupiah (<http://Sultengpost.com/?p=16184>). Sedangkan pada tahun 2015 mencapai 4 Miliar Rupiah. Bahkan, menurut Walikota Palu Drs. Hidayat M.Si, Retribusi Parkir menjadi penyumbang terbesar PAD Kota Palu pada tahun tersebut dari total 90 Miliar PAD Kota Palu (*Mercusuar*, 30 Maret 2016).

Hal tersebut berarti retribusi parkir sangat penting bagi peningkatan PAD Kota Palu sehingga diperlukan manajemen yang baik dalam mengelolanya guna meminimalisasi potensi korupsi di dalamnya. Sebab, berdasarkan observasi awal yang dilakukan tim penulis ditemukan beberapa indikasi bahwa dana retribusi parkir kendaraan bermotor di Kota Palu berpotensi untuk dikorupsi atau diselewengkan. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu: *pertama*, pemungutan dan penyetoran dana retribusi yang tidak transparan dan akuntabel. Misalnya, sebagian besar petugas/juru parkir di lapangan tidak menggunakan karcis ketika memungut uang dari masyarakat. Begitupula proses penyetoran yang tidak transparan dan akuntabel. Hal ini menyebabkan sulit untuk melakukan audit berapa rata-rata retribusi parkir yang masuk ke Kas daerah.

(<http://sultengpost.com/?p=16184>; <http://www.metrosulawesi.com/article/pengelolaan-parkir-rawan-penyelewengan>).

Kedua, lemahnya pengawasan. Misalnya, bagi petugas/juru parkir sama sekali tidak terkontrol sehingga tidak diketahui berapa besar dan berapa banyak dana yang dipungut dari pemilik kendaraan dalam satu hari dan berapa yang disetor ke kas daerah. Lemahnya pengawasan juga

menyebabkan sebagian juru parkir melakukan penggelembungan biaya retribusi parkir diluar tarif resmi yang telah ditetapkan pemerintah Kota Palu. Misalnya, sebagian juru parkir memungut biaya sebesar Rp. 5.000 rupiah untuk kendaraan roda dua dan Rp. 10.000 untuk kendaraan roda empat (<http://www.metrosulawesi.com/article/liarnya-tarif-parkir-liar-dikota-palu>).

Padahal, dalam Peraturan Daerah Kota Palu Nomor No 8 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Umum Kota Palu tarif resmi parkir kendaraan roda dua adalah Rp. 1.000 dan kendaraan roda empat Rp. 2.000. Sementara itu, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Palu selaku pengelola tidak pernah diaudit oleh pihak tertentu untuk mengetahui berapa dana parkir yang diterima dari petugas parkir dalam satu periode tertentu.

Ketiga, rendahnya kualitas sumber daya manusia, khususnya petugas parkir di lapangan yang memungut dana dari masyarakat. Rendahnya kualitas sumber daya manusia ini menyebabkan petugas parkir bertindak kurang jujur dalam mengelola dana parkir. Padahal mereka merupakan ujung tombak dalam pengelolaan dana parkir tersebut sebab melalui tangan mereka dana retribusi parkir disetor masyarakat ke kas pemerintah daerah.

Berdasarkan permasalahan di atas, penulis menganggap penelitian ini sangat penting dilakukan sebab hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan rekomendasi bagi pemerintah daerah Kota Palu untuk memperbaiki manajemen pengelolaan parkir di Kota Palu sehingga potensi korupsi dapat diminimalisasi bahkan dihilangkan guna menyelamatkan uang rakyat sekaligus meningkatkan PAD Kota Palu melalui retribusi tersebut. Oleh karena itu, penelitian ini diberi judul: Potensi Korupsi Retribusi Parkir Kendaraan Bermotor di Kota Palu.

Berdasarkan pada latar belakang di atas, maka pertanyaan besar dalam penelitian ini adalah mengapa retribusi parkir kendaraan bermotor di Kota Palu berpotensi dikorupsi. Untuk menjawab pertanyaan tersebut dibuat pertanyaan turunan, yaitu bagaimanakah manajemen pengelolaan retribusi Parkir di Kota Palu sehingga berpotensi dikorupsi?

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif, yaitu penelitian yang sekedar melukiskan dan mendeskripsikan sejumlah *variable* yang berkenaan dengan masalah dan unit-unit yang diteliti tanpa mempersoalkan hubungan antar *variable-variabel* (yakni menjalin antar *variable*). Penelitian deskriptif bertujuan melukiskan atau menggambarkan fenomena dengan jalan mendeskripsikan secara sistematis sejumlah *variable* yang berkenaan dengan masalah penelitian yang akan diteliti dan bukan angka. hal ini sebagaimana dikemukakan oleh Bogdan Taylor dalam moleong (2007:4) bahwa Penelitian kualitatif adalah metodologi kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa katakata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati.

Penelitian kualitatif adalah penelitian yang menggunakan latar alamiah, dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada. Dari segi pengertian ini, para penulis masih tetap mempersoalkan latar alamiah dengan maksud agar hasilnya dapat digunakan untuk menafsirkan fenomena dan yang dimanfaatkan dalam penelitian kualitatif adalah berbabagi macam metode penelitian. Dalam penelitian kualitatif metode yang biasa digunakan adalah wawancara, pengamatan, dan pemamfaatan dokumen (Denzim & Lincoln dalam Moleong, 2007:5).

Instrument dalam penelitian ini terdiri dari: (1) Peneliti, untuk melakukan observasi atau pengamatan, serta wawancara pada sumber data dan obyek yang diteliti serta untuk memperoleh data dokumentasi; (2) Daftar pertanyaan atau *interview guide* sebagai alat bagi peneliti agar wawancara yang dilakukan lebih terarah pada masalah yang sedang dieteliti; (3) Perangkat penunjang, berupa alat bantu untuk mencatat dan alat bantu untuk merekam.

Analisis data menggunakan teknik analisis data kualitatif yang meliputi tahapan sebagai berikut: (1) *Data Reduction* (Reduksi Data); (2) *Data Display* (Penyajian Data).; dan (3) *Conclusion Drawing /verivication*.

Penarikan kesimpulan dan melakukan verifikasi, yaitu makna-makna yang muncul dalam data harus di uji kebenarannya, kekokohnya dan kecocokannya yakni merupakan validitasnya (Miles& Huberman, 2007:20).

Adapun Lokasi adalah di wilayah Kota Palu. Dipilihnya lokasi penelitian ini sebagai sasaran penelitian karena pertimbangan bahwa: (1) Lokasinya dekat dan mudah dijangkau oleh peneliti sebab lokasinya dekat dengan tempat tinggal peneliti; (2) Waktu yang dimiliki oleh peneliti untuk melakukan penelitian yang terbatas; (3) Untuk menghemat biaya penelitian. Jika mengambil lokasi lain yang terlalu jauh tentu akan berdampak terhadap biaya yang diperlukan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Manajemen pengelolaan parkir dalam penelitian ini terkait dengan manajemen sumber daya manusia dalam organisasi sangat penting dalam mendukung pelaksanaan kerja-kerja organisasi sehingga tujuan yang diinginkan dapat tercapai. Hal ini disebabkan manusia merupakan instrument utama suatu organisasi, tanpa manusia, maka tidak ada organisasi, dan tanpa manusia pula, sebuah organisasi tidak dapat menjalankan fungsinya. Manajemen sumber daya manusia dalam penelitian ini terkait dengan beberapa hal, yaitu: (1) Rekrutmen dan penempatan, pembinaan, dan system pengupahan/penggajian, dan pengawasan. Rekrutmen terkait dengan bagaimana proses rekrutmen juru parkir dilakukan serta bagaimana pola penempatannya. Sedangkan pembinaan adalah bagaimana setiap juru parkir dibina, diberikan pelatihan, dibekali dengan pengetahuan, pembentukan karakter, pembinaan moral dan tingkah laku sehingga lahir juru parkir yang berkualitas, berintegritas dan jujur dalam bekerja. System pengupahan terkait dengan kesejahteraan juru parkir, yakni cara pemberian gaji kepada juru parkir, serta besaran gajinya.

a. Rekrutmen Juru Parkir

Pola rekrutmen juru parkir oleh Dinas Perhubungan dan Informatika Kota Palu sebagai pengelola perparkiran tidak dilakukan secara terencana, terprogram, dan ketat. Rekrutmen tidak melalui proses pendaftaran

yang formal, tidak dilakukan tertulis maupun tes wawancara terhadap setiap calon juru parkir. Tidak ditentukan kriteria-kriteria dan persyaratan tertentu yang harus dipenuhi oleh masyarakat yang berminat menjadi juru parkir. Rekrutmen dilakukan begitu saja sehingga siapa saja dapat dengan bebas menjadi juru parkir cukup dengan datang ke Dinas Perhubungan dan Informatika Kota Palu dengan cara diantar oleh temannya kemudian di berikan pelatihan selama enam bulan, lalu diberikan rompi dan *ID Care* .

Rekrutmen yang tidak ketat, tidak terencana, dan tidak terprogram tersebut akhirnya melahirkan praktek percaloan di dalam proses rekrutmen juru parkir. Artinya, dalam proses rekrutmen juru parkir ini ada pihak ketiga yang terlibat dan tidak sepenuhnya diatur oleh Dinas Perhubungan dan Informatika. Menurut keterangan yang diberikan salah seorang juru parkir berinisial AR bahwa rekrutmen juru parkir dilakukan melalui pihak ketiga yang disebut sebagai perantara. Setiap orang yang berminat menjadi Juru parkir datang ke perantara tersebut, kemudian perantara itulah yang mengantar para calon juru parkir ke Dinas Perhubungan untuk diberikan pengarahan, kemudian diberikan pelatihan mengatur parkir selama 6 bulan. Setelah itu, diberikan rompi dan Kartu Pengenal.

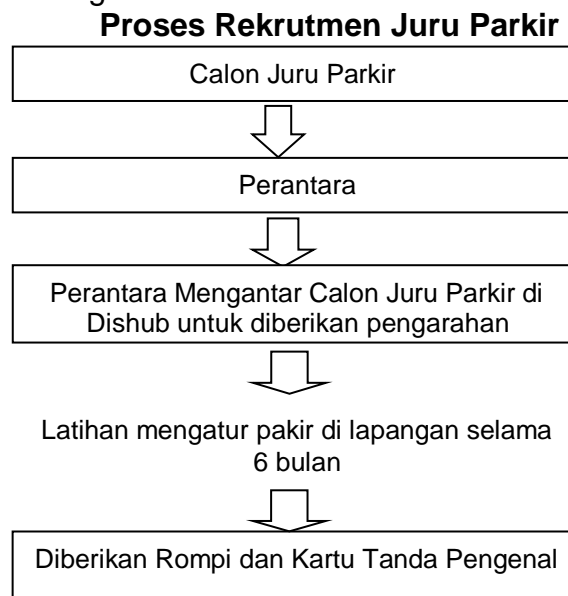
Jadi rekrutmen juru parkir diatur calo yang disebut dengan perantara, bukan melalui proses pendaftaran formal seperti mengisi formulir, tes wawancara, dan lain-lain sebagainya. Artinya tidak ada perencanaan yang matang dalam proses rekrutmen seperti berapa jumlahnya, bagaimana prosedur pendaftarannya, dan bagaimana proses seleksinya, kapan rekrutmen tersebut dilakukan, serta bagaimana penempatannya. Hal ini menunjukkan bahwa dalam proses rekrutmen juru parkir saja sudah muncul potensi-potensi korupsi yang akan terjadi dikemudian hari.

Rekrutmen yang tidak terencana dan tidak terprogram ini ini menyebabkan juru parkir membludak jumlahnya. Hal ini terjadi karena pendaftaran tidak ada batasnya waktunya, batas jumlahnya, tidak ditentukan kriterianya sehingga kapan saja dan siapa saja dapat mendaftarkan diri menjadi juru parkir. Akhirnya jumlah juru parkir yang terlalu banyak tersebut justru menyebabkan Dinas perhubungan dan

Informatikan Kota Palu sulit mengontrol dan mengawasi semua juru parkir yang ada.

Keterangan-keterangan di atas sebagaimana diungkapkan oleh salah seorang juru parkir berinisial AR bahwa:

Kami tidak mendaftar langsung ke Dinas Perhubungan, tidak ada pengisian formulir, tidak ada wawancara, semua juru parkir begitu. Kami datang ke Dinas Perhubungan diantar oleh perantara, kapan saja bias mendaftar, tetapi bukan kita yang mendaftar langsung ke sana tetapi didaftarkan oleh perantara kemudian diantar ke Dishub. Setelah itu dikasi pengarahan dan latihan selama 6 bulan dilapangan bagaimana cara mengatur parkir. Setelah itu baru dikasi rompi dan Kartu Tanda Pengenal.



Sumber: Hasil Analisis Data Primer Tahun 2017

Rekrutmen yang tidak terprogram dan tidak terencana juga menyebabkan data-data mengenai jumlah juru parkir sulit diketahui sebab nama-nama mereka tidak tercatat/tidak teradministrasi. Artinya, penyelenggara pengelolaan perparkiran secara tidak langsung memang telah membuka ruang dan peluang terjadinya penyelewengan terhadap sumber PAD. jumlah juru parkir membludak dan tidak memiliki integritas justru berdampak pada persaingan kerja diantara mereka sendiri untuk memperebutkan lahan parkir sehingga dalam satu titik parkir semestinya di kelola oleh 1 orang saja harus dikelola dan diperebutkan oleh 2 sampai 3 orang juru parkir. Mereka berlomba-lomba dan bersaing dalam memungut

biaya-biaya parkir bukan semata-mata untuk disetor ke kas daerah tetapi juga untuk diri mereka masing-masing. **b. Penempatan**

Pola penempatan juru parkir tidak jelas. Dalam pengertian bahwa, penempatan pada setiap titik parkir bukan dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Informatika selaku pengelola perparkiran. Setiap juru parkir menempatkan dirinya masing-masing pada titik parkir diman dia suka atau berdasarkan arahan perantara (calo). Keadaan seperti ini menyebabkan sulit mengontrol keberadaan mereka, sebab mereka bisa berpindah-pindah mencari lahan parkir yang dianggap dapat memberikan penghasilan lebih besar. Setiap juru parkir tidak fokus mengawasi satu titik parkir saja sehingga sulit mengontrol keberadaaan mereka dan sulit memprediksi besaran biaya parkir yang mereka kumpulkan setiap hari. Mestinya, penempatan setiap juru parkir dilakukan secara profesional dandiatur sedemikian rupa sehingga juru parkir tidak berpindah-pindah dari satu titik parkir ke titik parkir lainnya sesuai dengan keinginannya. Dengan demikian mudah untuk mengontrol pergerakannya serta memprediksi besaran biaya parkir yang mereka kumpulkan setiap hari. Disisi lain, setiap juru parkir akan bertanggungjawab dalam mengelola dan mengawasi satu titik parkir saja sehingga pungutan-pungutan biaya parkir terhadap pengguna jasa parkir menjadi lebih maksimal.

c. Sistem Pengupahan/Penggajian

Dinas Perhubungan dan Informatika Kota Palu selaku penyelenggara belum memiliki system pengupahan yang jelas dan terencana. Para juru parkir membayar upahnya masing-masing dari biaya-biaya parkir yang dia pungut. Mereka hanya diberi target menyetor sejumlah uang setiap hari dari dana parkir yang mereka kumpulkan, sisanya diperbolehkan untuk diambil semuanya sebagai upahnya. Artinya, di sini juru parkir memang telah diberikan ruang dan peluang secara terbuka untuk melakukan korupsi terhadap dana parkir setia hari, setiap bulan, dan bahkan setiap tahun. Dengan cara seperti ini mungkin saja biaya- parkir yang dibayarkan masyarakat lebih banyak masuk ke kantong juru parkir daripada ke kas daerah. Hal ini terjadi sebab mereka memang diberi kesempatan dan ruang

yang begitu bebas untuk mengambil dan menyelewengkan tersebut sehingga tidak maksimal masuk ke kas daerah. Seharusnya, ada sistem pengupahan yang jelas dan dilakukan oleh pemerintah Kota Palu, bukan mereka sendiri yang mengupah dirinya masing-masing dari dana parkir yang mereka pungut. Sebab dengan begitu, mereka akan berloma-lomba memperebutkan lahan parkir untuk mempertebal kantong mereka masing-masing. Akhirnya bukan kas daerah yang penuh dengan dana parkir, melainkan kantong-kantong para juru parkir yang silih berganti secara bebas.

Hal tersebut sebagaimana diungkapkan oleh AR salah satu Juru Parkir bahwa:

Kita tidak digaji perbulan, kita hanya diberi target kemudian jika target sudah terpenuhi baru disetor kepada koordinator melalui perantara, sisanya yang kita ambil. Kalau target belum cukup kita pegang dulu uangnya, uang itu bias kita peke dulu. Nanti hari-hari berikutnya kita usahakan menggantinya.

Keterangan di atas menunjukkan bahwa tidak adanya system penggajian yang jelas telah membuka ruang dan peluang munculnya praktek korupsi. Artinya para juru parkir disini secara tidak langsung telah diberi kesempatan untuk melakukan korupsi terhadap dana-dana-dana parkir.

d. Manajemen Keuangan

Manajemen keuangan sangat lemah, khususnya dalam hal pengawasan. Ada beberapa kelemahan dalam pengawasan tersebut, yaitu: (1) Pengawasan terhadap aktivitas personil/juru parkir dalam memungut biaya dari masyarakat. Tidak ada alat atau sarana dalam bentuk apapun yang dapat digunakan untuk mengontrol juru parkir, khususnya untuk mengetahui berapa jumlah dana parkir yang mereka terima setiap hari. Sehingga mereka begitu bebas untuk memungut biaya parkir tanpa dapat diketahui jumlah yang sebenarnya oleh siapapun. Kondisi ini semakin diperparah oleh kenyataan bahwa hampir tidak ada juru parkir yang menggunakan karcis dalam memungut biaya parkir.

Hal ini terjadi hampir pada seluruh titik parkir di Kota Palu dimana setiap kali pengguna jasa parkir menyerahkan uang, juru parkirnya tidak memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir. Kondisi tersebut menyulitkan siapapun untuk mengetahui berapa besaran dana parkir yang dikumpulkan oleh juru parkir dalam setiap satu hari sehingga dana-dana yang telah terkumpul tersebut sangat memungkinkan untuk diselewengkan.

Dampak lainnya, terjadi penggelembungan biaya parkir oleh juru parkir. Hal ini harus diakui dilakukan oleh sebagian juru parkir dengan memungut biaya diluar ketentuan yang berlaku. Misalnya, untuk kendaraan roda dua dipungut biaya sebesar Rp. 2.000, padahal biaya sesungguhnya hanya sebesar Rp. 1.000 dan kendaraan roda empat dipungut antara Rp. 3.000-Rp. 5.000, padahal jumlah yang diperbolehkan hanya sebesar Rp. 2.000. Bahkan pada waktu-waktu tertentu para juru parkir menggelembungkan biaya parkir beberapa kali lipat dari jumlah tersebut. Penggelembungan tersebut jelas merupakan suatu upaya memanfaatkan kesempatan untuk memperoleh keuntungan dengan memanfaatkan fasilitas publik yang telah disiapkan oleh pemerintah daerah. Tidak seorangpun yang dapat menjamin bahwa dana-dana tersebut disetor ke kas daerah sebab bukti pungutan berupa karcis tidak ada.

Selain itu, banyak muncul juru parkir liar di lapangan yang melakukan pungutan-pungutan kepada masyarakat dalam jumlah yang bervariasi. Juru parkir liar ini juga tidak terkontrol dan sangat bebas melakukan aktivitasnya dimana saja dan kapan saja. Mereka melakukan aktivitasnya layaknya juru parkir resmi yang telah mendapat izin dari pemerintah daerah. Bedanya, juru parkir liar ini tidak memegang karcis dan tidak memakai rompi khusus sebagaimana digunakan oleh juru parkir resmi. Banyaknya juru parkir liar ini jelas akan menghilangkan sebagian besar PAD sebab biaya-biaya yang mereka pungut sedikitpun tidak akan disetorkan ke kas daerah.

(2) Proses penyetoran dana parkir dari juru parkir hingga masuk kekas daerah. Proses tersebut juga tidak terkontrol dan tidak terkendali, disamping prosedurnya yang panjang, tidak transparan dan tidak akuntabel. Alur penyetoran dana parkir tersebut adalah uang yang telah dikumpul oleh juru

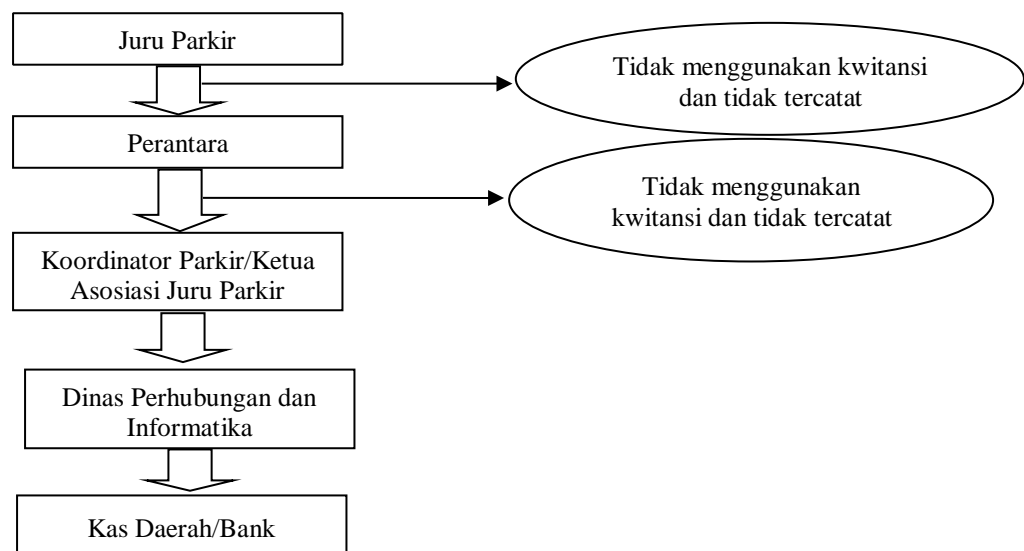
parkir disetor kepada Koordinator Parkir atau Asosiasi Juru Parkir yang ada disetiap Kecamatan. Prosesnya pun cukup menarik, yaitu juru parkir menyetornya kepada perantara yang telah ditunjuk oleh Koordinator atau Ketua Asosiasi. Kemudian Ketua Asosiasi menyetorkan ke Dinas Perhubungan. Dari Dinas Perhubungan dilanjutkan ke Dinas Pendapatan Daerah.

Terkait dengan hal ini salah seorang Juru Parkir berinisial AR mengungkapkan bahwa:

Uang parkir yang kita kumpulkan tidak disetor langsung ke Dinas Perhubungan, uang disetor kepada Koordinator yang ada disetiap Kecamatan melalui perantara. Koordinator yang menyetorkan ke Dishub. Kalau kita menyetor ke perantara tidak dikasi kwitansi. Tetapi kalau dari Koordinator ke Dishub baru pake kwitansi.

Manajemen keuangan semacam ini sangat tidak professional, tidak transparan dan tidak akuntabel. Bayangkan saja, dana-dana parkir yang merupakan uang rakyat justru lebih banyak diatur dan dikendalikan oleh pihak ketiga yang tidak memiliki kewenangan. Manajemen pengelolaan keuangan seperti ini adalah manajemen yang salah dan tidak benar karena melibatkan pihak ketiga yang tidak memiliki kewenangan. Mestinya, danadana parkir tersebut disetor langsung ke Dinas Perhubungan oleh Juru Parkir tanpa melalui perantara.

Alur Penyetoran Dana Parkir:



Sumber: Analisis Data Primer Tahun 2017

Bagan di atas menunjukkan bahwa ada potensi terjadi korupsi yang bertingkat-tingkat atau berjenjang mulai dari pemungutan dana parkir oleh juru parkir sampai ke Dinas Perhubungan dan Informatika. Sehingga tidak semua dana parkir yang telah dibayar masyarakat masuk ke kas daerah. Potensi korupsi tersebut sudah muncul Pada tahap pemungutan dana parkir, kemudian berlanjut pada tahap penyetoran dana parkir dari juru parkir kepada perantara, dan seterusnya.

Prosedur penyetoran seperti itu menyebabkan dana parkir sangat berpotensi disunat dan diselewengkan oleh oknum-oknum tertentu. Lemahnya pengawasan di sini dapat dilihat dari: (1) Tidak adanya prosedur yang jelas mengenai penyetoran uang dari juru parkir ke Dinas Perhubungan dan Informatika Kota Palu sampai ke Bank; (2) adanya keterlibatan pihak tidak resmi dalam penyetoran retribusi parkir kepada pemerintah daerah; (3) Tidak ada bukti serah terima uang parkir dari juru parkir kepada perantara, begitu juga dari perantara ke Koordinator parkir; (4) Penyelenggara pengelolaan perparkiran dalam hal ini Dinas perhubungan dan Informatika Kota Palu tidak pernah diaudit baik oleh tim audit internal maupun tim audit eksternal.

Kelemahan lain dalam hal pengawasan ini adalah tidak ada mekanisme mengenai pelibatan masyarakat untuk membantu mengawasi pengelolaan parkir. Misalnya bagaimana dan kemana harus melapor jika menemukan juru parkir tidak menggunakan karcis ketika memungut dana atau menggelembungkan biaya parkir. Akibatnya, masyarakat juga acuh tak acuh dengan masalah ini, meskipun mereka mengetahui secara terangterangan melihat bahkan mengalami masalah seperti itu, mereka menerimanya begitu saja dan tidak ada upaya untuk melaporkannya.

Padahal partisipasi masyarakat ini memiliki posisi yang sangat penting. Sebab masyarakat yang setiap harinya bersentuhan dengan juru parkir sehingga masyarakatlah yang paling mengetahui segala bentuk

pelanggaran pelanggaran dan praktik-praktik korupsi yang dilakukan oleh para juru parkir di lapangan.

4. KESIMPULAN

Retribusi parkir di Kota Palu berpotensi dikorupsi disebabkan tidak dikelola dengan manajemen yang baik dan benar, seperti rekrutmen dan penempatan serta system pengupahan juru parkir yang tidak terencana dan tidak terprogram, proses penyetoran dana parkir yang tidak akuntabel dan tidak transparan, serta keterlibatan pihak ketiga yang justru memanfaatkan fasilitas publik untuk meraup keuntungan melalui pengelolaan dana parkir.

DAFTAR PUSTAKA A. Buku , Jurnal & Tesis

- Rabain, Jamaluddin. 2014. *Jurnal Pemikiran Islam*, Vol.39 No.2. Halaman 1.
- Halif. 2012. *Jurnal Anti Korupsi PUKAT FHUJ*. Vol. 2 No.2. Hal 187.
- Riawati, Nian. 2011. *Potensi Korupsi ABPD Kabupaten Jember*. Tesis Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.

B. Website & Surat Kabar

Liarnya Tarif Parkir di Kota Palu: [http : // www. metrosulawesi. Com / article / liarnya – tarif- parkir - liar-di-kota-palu](http://www.metrosulawesi.com/article/liarnya-tarif-parkir-liar-di-kota-palu) (*diakses tanggal 20 April 2016*).

Lima Hal Penyebab Korupsi Menurut Mantan Pimpinan KPK: [http://www.tribunnews. com/ nasional / 2013 / 02 /03 / lima – hal – penyebab – korupsi –menurut – mantan – pimpinan -kpk](http://www.tribunnews.com/nasional/2013/02/03/lima-hal-penyebab-korupsi-menurut-mantan-pimpinan-kpk) (*diakses tanggal 20 April 2016*).

Pengelolaan Parkir Rawan Penyelewengan: <http://sultengpost.com/?p=16184>; [http://www. metrosulawesi. Com / article / pengelolaan - parkir- rawan – penyelewengan](http://www.metrosulawesi.com/article/pengelolaan-parkir-rawan-penyelewengan) (*diakses tanggal 20 April 2016*).

Pengertian Korupsi: <https://id.wikipedia.org/wiki/Korupsi> (*diakses tanggal 20 April 2016*)

Petugas Parkir Harus Pakai Karcis Retribusi: [http://Sultengpost. com/?p=16184](http://Sultengpost.com/?p=16184) (*diakses tanggal 20 April 2016*).

Surat Kabar Harian Mercusuar Edisi 30 Maret 2016: Bangun *Home Industry*
Hidayat Gandeng Untad. Palu.