

Manajemen Kinerja Dinas Perhubungan dalam Penataan Parkir Kawasan Kuliner UMKM UDK–SanPalk Kota Kotamobagu: Analisis Kesenjangan antara Potensi Retribusi dan Pengelolaan Resmi

Rafael Bambela¹, Jofan Aditia Sauring², Noor Fazri Damopolii³

^{1,2,3} Manajemen, Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Widya Darma Kotamobagu, Indonesia

Korespondensi: rafaelbambela04@gmail.com, jsauring@gmail.com, fazridamopolii@gmail.com

Informasi Artikel

Riwayat artikel:

Received Sept 1th, 2026

Revised Sept 29th, 2026

Accepted Oct 13th, 2026

Keyword:

Manajemen kinerja; Retribusi parkir; Dinas Perhubungan; Usaha kuliner; Kotamobagu.

ABSTRAK

Pertumbuhan kawasan kuliner usaha mikro, kecil, dan menengah di halaman Universitas Dumoga Kotamobagu dan Kawasan Kuliner Paloko Kinalang menimbulkan persoalan baru dalam pengelolaan parkir di Kota Kotamobagu. Penelitian ini bertujuan menganalisis manajemen kinerja Dinas Perhubungan dalam menata pungutan parkir di kawasan tersebut dan mengestimasi potensi retribusi yang belum tercatat. Studi kasus kualitatif dilakukan dengan data sekunder berupa peraturan daerah, dokumen dinas, dan pemberitaan media daring sampai Oktober 2026, kemudian dianalisis melalui analisis kesenjangan pada lima dimensi siklus manajemen kinerja serta rekalkulasi sederhana potensi retribusi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada Juli 2026 pengelolaan parkir belum formal karena belum ada juru parkir binaan, karcis resmi, dan pengawasan rutin, sedangkan pemungutan dilakukan petugas informal dengan tarif tidak seragam. Pada September 2026 dinas menyatakan kawasan tersebut sebagai tempat parkir khusus bertarif Rp2.000 untuk sepeda motor dan Rp3.000 untuk mobil. Potensi retribusi diperkirakan sekitar Rp214 juta per tahun, dan kesenjangan terbesar ditemukan pada penetapan lokasi, petugas resmi, dan pencatatan penerimaan. Penelitian ini merekomendasikan penetapan zona parkir khusus yang terdokumentasi, uji coba pengelolaan resmi, dan penetapan indikator kinerja parkir.



© 2026 The Authors. Published by Punggawa Legacy Center. This is an open access article under the CC BY license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

PENDAHULUAN

Dalam beberapa tahun terakhir, usaha kafe dan kuliner di Kota Kotamobagu tumbuh pesat di kota berpenduduk sekitar 121 ribu jiwa (Darmawan, 2025). Salah satu pusat aktivitasnya berada di pelataran eks Kantor Bupati Bolaang Mongondow, yang dikenal sebagai kawasan Universitas Dumoga Kotamobagu (UDK) (Teropongpublik, 2026). Kawasan ini awalnya berkembang secara spontan melalui tren *street coffee*, kemudian ditata Pemerintah Kota melalui rapat penataan pada 18 Mei 2026 (Kabarpublik, 2026), dan pada 15 Juli 2026 diresmikan sebagai Kawasan Kuliner Paloko Kinalang (SanPalk) oleh Wali Kota Kotamobagu (Sulawesion, 2026; Kordinat, 2026).

Ramainya kawasan ini membawa konsekuensi pada pengelolaan parkir. Menurut liputan Cahyani (2026) di Zonautara, setiap malam ratusan sepeda motor dan puluhan mobil memenuhi area tersebut dan membayar kepada penjaga parkir, padahal pada saat itu Dinas Perhubungan belum menempatkan juru parkir binaan, membagikan karcis resmi, atau melakukan pengawasan rutin. Kendaraan bahkan sempat menutup akses menuju Gedung Olahraga (GOR) Bulutangkis sehingga Satpol PP melakukan penertiban pada 16 Mei 2026 (Cahyani, 2026). Kepala Dinas Perhubungan mengakui bahwa semakin lama parkir tidak dikelola secara resmi, semakin besar potensi penerimaan daerah yang tidak tercatat (Cahyani, 2026).

Persoalan ini penting bagi manajemen kinerja pemerintah daerah. Akuntabilitas kinerja instansi pemerintah diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang SAKIP, sedangkan pelayanan parkir merupakan objek retribusi daerah berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah (HKPD) yang di Kotamobagu dijabarkan dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2024 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Di sisi lain, kapasitas fiskal Kota Kotamobagu dilaporkan berada pada kategori rendah (rasio 0,017 menurut Peta Kapasitas Fiskal Daerah) dan proyeksi pendapatan daerah menurun, sehingga pemerintah kota didorong mengoptimalkan sumber PAD yang ada (Cahyani, 2026).

Informasi yang beredar mengenai kawasan ini juga belum seragam. Pada Juli 2026 kawasan tersebut disebut belum ditetapkan sebagai lokasi retribusi resmi (Cahyani, 2026), sedangkan pada 18 September 2026 Dishub menyatakan halaman UDK dan SanPalk termasuk tempat parkir khusus menurut Perda Nomor 1 Tahun 2024, dengan tarif Rp2.000 untuk sepeda motor dan Rp3.000 untuk mobil (Bado, 2026a). Perbedaan waktu dan sumber ini menunjukkan perlunya kajian yang menilai kinerja pengelolaan secara sistematis. Penelitian terdahulu tentang parkir di Kotamobagu berfokus pada implementasi kebijakan retribusi (Labaeni dkk., 2015) dan penegakan hukum terhadap parkir ilegal di pusat kota (Mokoginta dkk., 2025). Berdasarkan penelusuran penulis, belum ditemukan kajian manajemen kinerja yang menyoroti kawasan kuliner UMKM baru ini.

Armstrong dan Baron (1998) memandang manajemen kinerja sebagai pendekatan strategis dan terpadu untuk mewujudkan keberhasilan organisasi secara berkelanjutan, melalui peningkatan kinerja orang-orang yang bekerja di dalamnya serta pengembangan kapabilitas tim dan individu. Pada sektor publik, pendekatan ini berkaitan dengan akuntabilitas kepada masyarakat. Mardiasmo (2018) menempatkan pengukuran kinerja sebagai sarana menilai pencapaian tujuan organisasi publik, antara lain melalui konsep *value for money* yang mencakup ekonomi, efisiensi, dan efektivitas. Tinjauan literatur oleh Asif dan Rathore (2021) menegaskan bahwa kinerja organisasi publik tidak hanya ditentukan oleh aspek pengukuran, tetapi juga oleh perilaku aparatur, kapasitas kepemimpinan, dan praktik manajemen sumber daya manusia.

Di Indonesia, siklus kinerja instansi pemerintah mencakup perencanaan kinerja, perjanjian kinerja, pengukuran kinerja, pelaporan kinerja, serta revaluasi dan evaluasi kinerja (Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014; Peraturan Menteri PANRB Nomor 53 Tahun 2014). Dengan menyesuaikan siklus tersebut pada konteks pengelolaan parkir, penelitian ini menggunakan lima dimensi analisis: (1) penetapan lokasi dan dasar pemungutan, (2) petugas dan organisasi pelaksana, (3) pelaksanaan pemungutan, (4) pengawasan dan penegakan, serta (5) pelaporan dan akuntabilitas penerimaan. Pengelompokan lima dimensi ini merupakan adaptasi penulis dan bukan klasifikasi baku dalam peraturan.

Menurut Undang-Undang HKPD dan peraturan pelaksanaannya, pelayanan parkir di tepi jalan umum termasuk retribusi jasa umum, sedangkan penyediaan tempat khusus parkir di luar badan jalan termasuk retribusi jasa usaha (Mokoginta dkk., 2025, merujuk PP Nomor 35 Tahun 2023). Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mengatur bahwa penyediaan fasilitas parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar ruang milik jalan sesuai izin yang diberikan (Mokoginta dkk., 2025). Implikasinya, pungutan parkir hanya sah jika dilakukan pada lokasi yang ditetapkan dan oleh petugas yang berwenang.

Dinas Perhubungan Kota Kotamobagu memiliki standar operasional prosedur pemungutan retribusi parkir khusus. Alurnya meliputi penyiapan dan pengadaan karcis berdasarkan kebutuhan, pelaporan penjualan karcis harian oleh petugas pemungut, pencatatan oleh staf dan kepala seksi perparkiran, hingga penyerahan oleh bendahara penerimaan ke kas daerah (Dinas Perhubungan Kota Kotamobagu, n.d.). SOP inilah yang menjadi tolok ukur pelaksanaan dan pelaporan dalam penelitian ini.

Kajian di daerah lain umumnya menilai efektivitas penerimaan parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah. Roza dkk. (2026) melaporkan bahwa efektivitas penerimaan retribusi parkir di Kota Solok pada 2021–2024 belum optimal, dengan rata-rata 33% pada 2021, 85% pada 2022, 44% pada 2023, dan 47% pada 2024, sehingga perannya terhadap pendapatan daerah relatif kecil. Alawi dan Santoso (2024) menemukan bahwa target retribusi parkir tepi jalan umum di Kota Bandar Lampung tidak pernah tercapai karena faktor internal dan eksternal, sedangkan Estiningsih dan Nurranto (2020) mengkaji efektivitas pajak parkir dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah di wilayah Jakarta Selatan. Rahayu dkk. (2023) melaporkan bahwa kontribusi retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah

Kota Medan pada 2019–2022 masih di bawah 1%. Indrayana dan Kurniawan (2023) serta Sari dkk. (2024) juga menilai kontribusi dan efektivitas penerimaan parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah di Kabupaten Sidoarjo dan Kota Pekanbaru. Kajian-kajian tersebut berfokus pada penerimaan, bukan pada manajemen kinerja instansi pelaksana di kawasan usaha yang baru tumbuh.

Ringkasan penelitian terdahulu tentang pengelolaan parkir di Kota Kotamobagu disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1 Ringkasan Penelitian Terdahulu

No	Peneliti (tahun)	Judul	Metode	Hasil utama	Perbedaan dengan penelitian ini
1	Labaeni, Posumah, & Pangkey (2015)	Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah (Dinas Perhubungan Kota Kotamobagu)	Kualitatif deskriptif; 12 informan; wawancara dan dokumentasi; analisis Miles & Huberman	Implementasi kebijakan retribusi parkir tergolong cukup efektif; kontribusi terbesar berasal dari tempat khusus parkir, sedangkan parkir tepi jalan umum relatif kecil	Penelitian ini memakai analisis kesenjangan manajemen kinerja dan menyoroti kawasan kuliner UMKM baru
2	Mokoginta, Soepeno, & Simbala (2025)	Kajian Yuridis terhadap Praktik Ilegal Pemungutan Tarif Parkir di Kota Kotamobagu	Normatif; yuridis sosiologis	Pengaturan parkir yang tertata berpotensi menaikkan PAD; penegakan dilakukan secara preventif dan represif; disarankan penetapan lokasi dan petugas resmi serta parkir elektronik	Fokus pada hukum dan parkir ilegal di pusat kota; penelitian ini menilai kinerja manajemen di kawasan UMKM

Sumber: diolah penulis dari Labaeni dkk. (2015) dan Mokoginta dkk. (2025).

Berdasarkan celah tersebut, penelitian ini bertujuan (1) mendeskripsikan kondisi pengelolaan pungutan parkir di Kawasan UDK–SanPalk dibandingkan dengan standar pengelolaan retribusi parkir yang berlaku; (2) menganalisis kesenjangan manajemen kinerja Dinas Perhubungan dalam penataan parkir di kawasan tersebut pada lima dimensi; dan (3) mengestimasi potensi retribusi parkir yang belum tercatat serta mengidentifikasi faktor pendukung dan penghambat pengelolaan resminya.

Secara teoritis, penelitian ini memperkaya kajian manajemen kinerja sektor publik pada pengelolaan retribusi daerah di kawasan usaha yang tumbuh secara spontan. Secara praktis, hasilnya dapat menjadi masukan bagi Dinas Perhubungan dan Pemerintah Kota Kotamobagu dalam menetapkan lokasi, petugas, dan mekanisme pencatatan parkir, serta memberi kejelasan bagi pelaku UMKM dan pengunjung mengenai pungutan parkir yang sah.

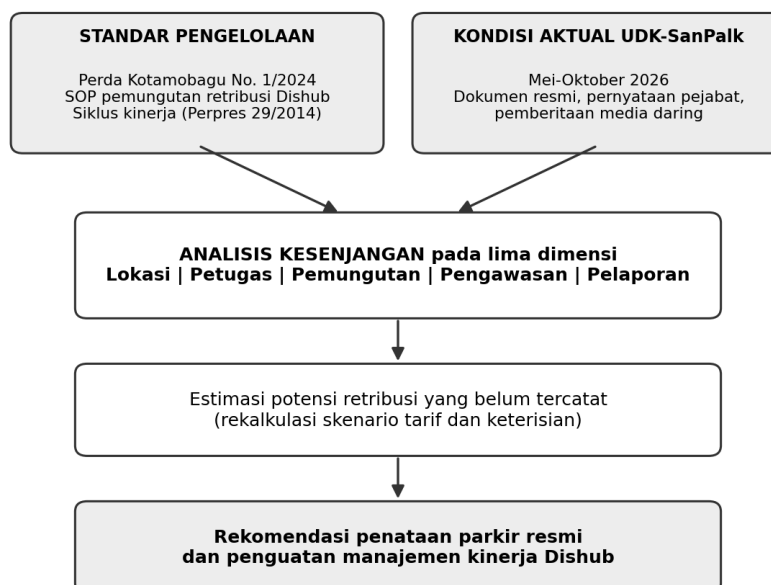
METODE PENELITIAN

Pendekatan dan Objek Penelitian

Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain studi kasus tunggal (Yin, 2018). Kasus yang diteliti adalah pengelolaan pungutan parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Kotamobagu di Kawasan UDK–SanPalk selama periode Mei sampai Oktober 2026. Penelitian tidak melakukan pengumpulan data primer sehingga seluruh temuan bersifat berbasis dokumen.

Kerangka Analisis

Kerangka analisis penelitian membandingkan standar pengelolaan (Perda Nomor 1 Tahun 2024, SOP Dishub, dan siklus kinerja) dengan kondisi aktual kawasan pada periode Mei–Oktober 2026. Selisih keduanya dianalisis pada lima dimensi, dilengkapi estimasi potensi retribusi yang belum tercatat, untuk menghasilkan rekomendasi. Alur ini ditunjukkan pada Gambar 1.



Gambar 1 Kerangka Analisis Penelitian

Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

Data dikumpulkan melalui dokumentasi dan penelusuran media daring, dengan hierarki keandalan sebagai berikut: peraturan dan dokumen resmi Dishub, pernyataan pejabat yang dimuat media dengan tanggal dan nama jelas, kemudian hasil liputan lapangan media. Setiap informasi penting dicocokkan dengan minimal satu sumber lain bila tersedia. Rincian sumber data disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2 Sumber Data Penelitian

<i>Jenis sumber</i>	<i>Contoh dokumen</i>	<i>Kegunaan</i>
Peraturan	Perda Kota Kotamobagu No. 1/2024; UU No. 1/2022; PP No. 35/2023; Perpres No. 29/2014	Standar dan dasar hukum pemungutan
Dokumen Dishub	SOP Pemungutan Retribusi Parkir Khusus; informasi penertiban juru parkir	Standar prosedur dan rekam kegiatan
Pernyataan pejabat	Kepala Dishub; Kepala Disperindag; Wali Kota; Asisten I	Status kawasan, tarif, rencana penataan
Liputan media daring	Zonautara, Sulawesion, Totabuan, Kabarpublik, Kordinat, ProBMR, Dutametro	Kondisi lapangan dan kronologi

Teknik Analisis Data

Analisis dilakukan dalam tiga langkah. Pertama, penyusunan kronologi peristiwa. Kedua, analisis kesenjangan, yaitu membandingkan standar dengan kondisi aktual pada lima dimensi manajemen kinerja, mengikuti alur reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Miles & Huberman, 1994). Ketiga, rekalkulasi potensi retribusi dengan rumus: $Potensi = \sum [kapasitas\ kendaraan \times tingkat\ keterisian \times tarif]$ untuk setiap rentang waktu, dikalikan jumlah hari, lalu dikonversi ke bulan dan tahun. Parameter kapasitas dan keterisian mengikuti simulasi Cahyani (2026), sedangkan tarif divariasikan sesuai informasi yang ditemukan.

Keabsahan Data dan Keterbatasan

Keabsahan data dijaga melalui triangulasi sumber dan pencantuman tanggal setiap informasi. Keterbatasan penelitian meliputi: (1) data bersumber dari pemberitaan dan pernyataan pejabat sehingga belum sepenuhnya menggantikan dokumen asli seperti surat keputusan penetapan lokasi; (2) angka

potensi merupakan simulasi, bukan realisasi penerimaan; (3) parameter kapasitas dan keterisian bersifat asumsi dari satu liputan; dan (4) kondisi kawasan dapat berubah cepat setelah periode penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Kawasan dan Kronologi

Kawasan UDK-SanPalk berada di halaman eks Kantor Bupati Bolaang Mongondow di Kotobangon, yang merupakan aset daerah (Sulawesi, 2026; Bado, 2026b). Kawasan ini berdampingan dengan kampus UDK dan GOR Bulutangkis. Wali Kota menyatakan bahwa kawasan ini milik masyarakat sehingga penggunaannya perlu diatur, tetapi pengaturan dibuat tidak kaku, dan pada tahun anggaran berjalan Pemkot mengalokasikan anggaran untuk membenahi halaman tersebut menjadi pusat UMKM (ProBMR, 2026). Perkembangan kawasan sepanjang 2026 dirangkum pada Tabel 3.

Tabel 3 Kronologi Penataan dan Pengelolaan Parkir Kawasan UDK–SanPalk, 2026

<i>Waktu</i>	<i>Peristiwa</i>	<i>Sumber</i>
16 Mei	Kendaraan menutup akses ke GOR; Satpol PP meminta kendaraan dipindahkan	Cahyani (2026)
18 Mei	Rapat penataan halaman UDK sebagai pusat kuliner dan ruang usaha kreatif	Kabarpublik (2026)
13 Juni	Talk show Wali Kota tentang keberlanjutan UMKM kuliner di kawasan UDK	Teropongpublik (2026)
3 Juni–3 Juli	Peliputan: pemungutan parkir oleh penjaga informal; Dishub menyatakan belum ada lokasi retribusi resmi, belum ada juru parkir binaan, karcis resmi, dan pengawasan rutin	Cahyani (2026)
15 Juli	SanPalk diresmikan; sosialisasi ketentuan tenda dan retribusi kepada pelaku usaha	Sulawesi (2026); Bado (2026b)
17 September	Pemkot menyatakan belum memungut retribusi dari pedagang SanPalk	Bado (2026b)
18 September	Dishub menyatakan halaman UDK dan SanPalk adalah tempat parkir khusus; tarif Rp2.000 (motor) dan Rp3.000 (mobil); parkir di bahu jalan bukan objek retribusi	Bado (2026a)

Sumber: diolah penulis dari pemberitaan media daring.

Dasar Hukum dan Tarif

Dishub merujuk pada Perda Kota Kotamobagu Nomor 1 Tahun 2024 sebagai dasar pemungutan parkir khusus di kawasan ini dan menegaskan bahwa pungutan di lokasi yang tidak ditetapkan sebagai tempat parkir khusus, tanpa kewenangan, dapat menjadi persoalan hukum (Bado, 2026a). Dishub juga menyampaikan bahwa sebagian area parkir berada pada ruas jalan nasional sehingga penarikan retribusi belum dapat langsung dilakukan di sana, dan fokus diarahkan ke area dalam (Cahyani, 2026).

Terdapat ketidakkonsistenan informasi tarif. Simulasi Cahyani (2026) memakai tarif mobil Rp5.000 dengan menyebut Perda Nomor 1 Tahun 2024, sedangkan Kepala Dishub pada 18 September 2026 menyebut tarif mobil Rp3.000 (Bado, 2026a). Kajian Mokoginta dkk. (2025) juga mencantumkan tarif roda empat Rp3.000 dan Rp5.000 untuk kendaraan lebih dari enam roda. Penelitian ini memandang pernyataan Kepala Dishub sebagai acuan utama, namun menyarankan verifikasi langsung pada lampiran Perda.

Kondisi Pengelolaan di Lapangan

Hasil liputan Cahyani (2026) menunjukkan bahwa penjaga parkir di kawasan ini bertindak atas inisiatif sendiri, dan seorang penjaga menyebut penghasilan sekitar Rp70 ribu per malam yang dibagi tiga orang. Tarif yang diminta disebut Rp2.000 untuk motor dan Rp3.000 untuk mobil, namun bergantung pada keikhlasan pengunjung. Pengunjung mengeluhkan tarif yang tidak selalu sama, ketiadaan karcis, serta perlakuan yang tidak konsisten antara kendaraan yang parkir di dalam dan di luar area. Pelaku UMKM menyatakan tidak pernah menunjuk petugas parkir khusus dan hanya membantu mengarahkan kendaraan agar akses GOR dan kampus tetap terbuka (Cahyani, 2026).

Sebagai pembanding kapasitas, Dishub pernah melakukan penertiban juru parkir liar di Jalan Kartini bersama Den Sub POM-AD, Satlantas Polres, dan tim Siber Pungli pada 16 Mei 2024 (Dinas Perhubungan Kota Kotamobagu, 2024). Hal ini menunjukkan bahwa Dishub memiliki pengalaman penertiban dan pengelolaan titik parkir resmi di pusat kota, sehingga tantangan di UDK–SanPalk lebih bersifat penetapan dan penyiapan lokasi baru daripada ketiadaan kapasitas sama sekali.

Analisis Kesenjangan Lima Dimensi

Tabel 4 membandingkan standar pengelolaan dengan kondisi aktual pada setiap dimensi.

Tabel 4 Analisis Kesenjangan Pengelolaan Parkir Kawasan UDK–SanPalk				
<i>Dimensi</i>	<i>Standar</i>	<i>Kondisi aktual (2026)</i>	<i>Kesenjangan</i>	
1. Penetapan lokasi	Lokasi ditetapkan sebagai tempat parkir khusus dan diketahui publik	Juli: belum ditetapkan sebagai lokasi retribusi; September: dinyatakan tempat parkir khusus; dokumen penetapan belum ditemukan	Status tidak konsisten dan dokumen penetapan belum dapat diverifikasi	
2. Petugas	Juru parkir terdaftar/binaan Dishub	Penjaga informal atas inisiatif sendiri; belum ada juru parkir binaan (Juli)	Tidak ada petugas resmi	
3. Pemungutan	Karcis resmi, tarif sesuai Perda, mengikuti SOP	Tarif tidak seragam dan bergantung keikhlasan; tanpa karcis; perlakuan tidak konsisten	Mekanisme belum sesuai SOP	
4. Pengawasan	Pengawasan rutin dan penertiban pungutan tanpa wewenang	Belum ada pengawasan rutin Dishub; penertiban dilakukan Satpol PP karena akses GOR	Pengawasan belum berjalan	
5. Pelaporan	Penerimaan tercatat dan disetor ke kas daerah; potensi terdata	Pemerintah belum punya data resmi potensi; Dishub mengakui risiko kebocoran	Penerimaan tidak tercatat	

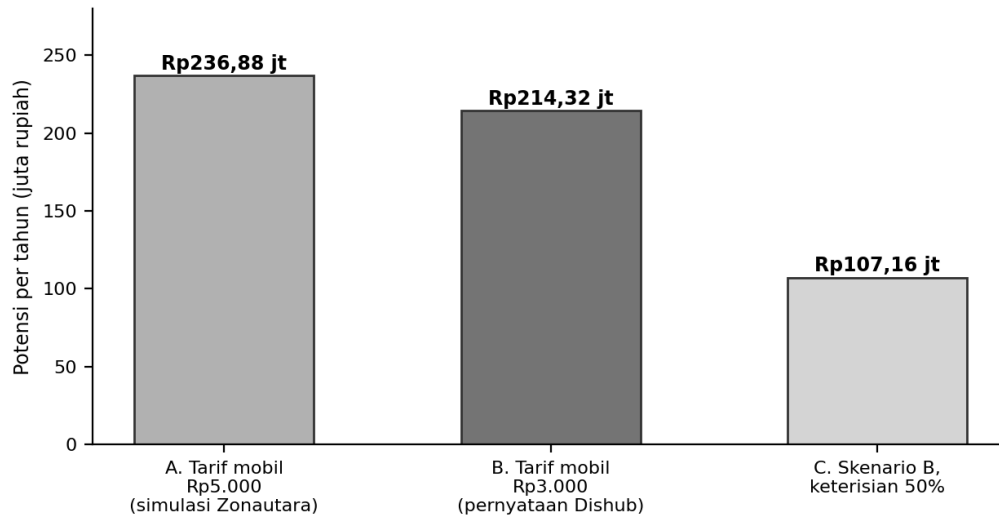
Sumber: diolah penulis dari Cahyani (2026), Bado (2026a), dan Dinas Perhubungan Kota Kotamobagu (n.d.).

Estimasi Potensi Retribusi

Cahyani (2026) mensimulasikan potensi retribusi dengan asumsi kapasitas maksimum 200 sepeda motor dan 25 mobil, dua hari ramai dan lima hari biasa per minggu, serta tiga rentang waktu per hari dengan keterisian 30%, 100%, dan 40% pada hari ramai dan 10%, 60%, dan 50% pada hari biasa. Hasilnya Rp4.935.000 per minggu atau Rp236,88 juta per tahun pada tarif mobil Rp5.000. Penulis menghitung ulang dengan parameter yang sama dan memperoleh hasil identik, kemudian menyesuaikan tarif mobil menjadi Rp3.000 sesuai pernyataan Dishub serta menambahkan skenario keterisian 50%. Hasilnya disajikan pada Tabel 5 dan Gambar 2.

Tabel 5 Skenario Potensi Retribusi Parkir Kawasan UDK–SanPalk				
<i>Skenario</i>	<i>Tarif motor / mobil</i>	<i>Per minggu</i>	<i>Per bulan (4 minggu)</i>	<i>Per tahun</i>
A. Simulasi Zonautara	Rp2.000 / Rp5.000	Rp4.935.000	Rp19.740.000	Rp236.880.000
B. Tarif sesuai Dishub	Rp2.000 / Rp3.000	Rp4.465.000	Rp17.860.000	Rp214.320.000
C. Skenario B, keterisian 50%	Rp2.000 / Rp3.000	Rp2.232.500	Rp8.930.000	Rp107.160.000

Sumber: Cahyani (2026) untuk skenario A; skenario B dan C dihitung penulis. Angka merupakan simulasi potensi, bukan realisasi.



Gambar 2 Potensi Retribusi Parkir per Tahun menurut Skenario

Pada skenario B, sepeda motor menyumbang sekitar Rp3,76 juta per minggu dan mobil sekitar Rp0,71 juta per minggu, sehingga penerimaan didominasi sepeda motor. Sebagai gambaran skala, Dishub pada 2021 menyebut PAD parkir sebesar Rp3,55 miliar dari enam titik (Manangin, 2021); potensi skenario B setara sekitar 6 persen dari angka tersebut. Perbandingan ini hanya indikatif karena berbeda tahun dan metode.

Faktor Pendukung dan Penghambat

Faktor pendukung meliputi: adanya dasar hukum tarif dalam Perda Nomor 1 Tahun 2024; SOP pemungutan yang sudah tersedia; pengalaman Dishub mengelola titik parkir dan menertibkan juru parkir liar; komitmen Wali Kota dan alokasi anggaran penataan kawasan; pembentukan Tim Penataan Kawasan lintas perangkat daerah (Bado, 2026b); serta harapan pengunjung agar parkir dikelola pemerintah (Cahyani, 2026).

Faktor penghambat meliputi: kawasan yang tumbuh spontan sehingga belum dirancang dengan zona parkir; sebagian area berstatus jalan nasional; area parkir terbaik di sisi GOR masih dipakai pelaku UMKM; belum siapnya fasilitas pendukung seperti penerangan, drainase, dan sistem pengawasan, sehingga Dishub belum menagih (Cahyani, 2026); serta belum adanya data resmi potensi untuk menyusun target.

Pembahasan

Temuan menunjukkan bahwa kesenjangan utama bukan pada ketiadaan aturan tarif, melainkan pada pelaksanaan: penetapan lokasi yang terdokumentasi, petugas resmi, karcis, dan pencatatan penerimaan. Dalam kerangka *value for money* (Mardiasmo, 2018), efektivitas pengelolaan rendah karena aktivitas ekonomi yang besar tidak menghasilkan penerimaan daerah yang tercatat, sementara pungutan tetap berlangsung melalui jalur informal.

Perbedaan pernyataan antara Juli dan September 2026 dapat dibaca sebagai perkembangan kebijakan, tetapi tanpa dokumen penetapan yang terpublikasi, masyarakat sulit membedakan pungutan sah dan tidak sah. Hal ini sejalan dengan temuan Mokoginta dkk. (2025) bahwa penetapan lokasi serta petugas resmi, sosialisasi, dan sistem pembayaran non-tunai menjadi komponen penting pengelolaan parkir. Sikap Dishub untuk tidak menagih sebelum fasilitas siap mencerminkan kehati-hatian pelayanan, tetapi tanpa tenggat dan target yang jelas, periode tanpa pengelolaan resmi memperbesar potensi kebocoran sebagaimana diakui Dishub sendiri.

Temuan Labaeni dkk. (2015) bahwa kontribusi terbesar retribusi parkir berasal dari tempat khusus parkir memperkuat relevansi penetapan kawasan UDK–SanPalk sebagai tempat parkir khusus bagi PAD, meskipun data penelitian tersebut mencakup periode 2010–2014. Dari sisi manajemen kinerja, belum terlihat indikator dan target kinerja khusus untuk kawasan ini pada dokumen yang dapat diakses penulis. Padahal siklus kinerja mensyaratkan adanya target, pengukuran, dan pelaporan

(Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014). Estimasi pada Tabel 5 dapat menjadi dasar awal penyusunan target, dengan catatan harus divalidasi melalui survei volume kendaraan. Temuan bahwa pengelolaan parkir belum optimal juga dilaporkan di daerah lain, yaitu penerimaan retribusi yang tidak pernah mencapai target di Kota Bandar Lampung (Alawi & Santoso, 2024) dan efektivitas penerimaan yang belum optimal di Kota Solok (Roza dkk., 2026). Evaluasi kinerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam penertiban parkir liar juga menyimpulkan kinerja yang belum optimal karena lemahnya pengawasan dan terbatasnya petugas lapangan (Nadapdap & Rusadi, 2025), sedangkan di Kabupaten Minahasa juru parkir liar yang tidak memberikan bukti parkir menyebabkan kebocoran pendapatan retribusi (Rumengan dkk., 2020). Penerimaan retribusi parkir tepi jalan umum di Kota Pangkalpinang pun dinilai belum optimal (Saputra & Safitri, 2020). Di Kota Palembang, penagihan berbasis target harian tanpa karcis, penyeteroran yang terlambat, dan lemahnya pengawasan juga dilaporkan menjadi kelemahan pengelolaan parkir (Sinurat dkk., 2023), yang serupa dengan kondisi di kawasan UDK–SanPalk. Di Kota Malang, realisasi retribusi parkir 2024 sebesar Rp10,9 miliar masih di bawah target Rp17 miliar dan potensi Rp23 miliar, dengan dugaan kebocoran pemungutan (Asmarani, 2025). Masalah di Kotamobagu dengan demikian tampak sebagai bagian dari pola yang lebih luas, meskipun fokus penelitian-penelitian tersebut adalah penerimaan, bukan kesenjangan manajemen kinerja pada kawasan usaha baru.

KESIMPULAN

Pengelolaan pungutan parkir di Kawasan UDK–SanPalk sampai pertengahan 2026 belum berjalan formal karena belum ada juru parkir binaan, karcis resmi, dan pengawasan rutin, sedangkan pungutan dilakukan petugas informal dengan tarif tidak seragam. Kesenjangan manajemen kinerja terbesar terdapat pada penetapan lokasi, petugas resmi, pelaksanaan pemungutan sesuai SOP, pengawasan, dan pencatatan penerimaan. Potensi retribusi diperkirakan Rp214,32 juta per tahun pada skenario tarif Dishub dan kapasitas 200 motor serta 25 mobil. Dishub dan Pemkot disarankan menetapkan lokasi parkir khusus beserta zona dan tarif yang dipublikasikan, menguji coba pengelolaan resmi dengan juru parkir binaan dan pencatatan harian, serta menetapkan indikator dan target kinerja parkir kawasan. Penelitian selanjutnya perlu menambahkan wawancara dan data realisasi setelah parkir resmi diberlakukan.

DAFTAR PUSTAKA

- Alawi, I. C., & Santoso, B. (2024). Efektivitas pemungutan retribusi pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Bandar Lampung. *Notarius*, 17(3), 2249–2264. <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/notarius/article/view/50311>
- Armstrong, M., & Baron, A. (1998). *Performance management: The new realities*. Institute of Personnel and Development.
- Asif, A., & Rathore, K. (2021). Behavioral drivers of performance in public-sector organizations: A literature review. *SAGE Open*, 11(1). <https://doi.org/10.1177/2158244021989283>
- Asmarani, N. G. C. (2025, 22 Januari). *Cuma raup Rp10,9 miliar, setoran retribusi parkir belum sesuai potensi*. DDTCNews. <https://news.ddtc.co.id/berita/daerah/1808398/cuma-raup-rp109-miliar-setoran-retribusi-parkir-belum-sesuai-potensi>
- Bado, D. (2026a, 18 September). Dishub Kotamobagu jelaskan dasar retribusi parkir di SanPalk dan UDK. *Sulawesion*. <https://sulawesion.com/kotamobagu/dishub-kotamobagu-jelaskan-dasar-retribusi-parkir-di-sanpalk-dan-udk/>
- Bado, D. (2026b, 17 September). Pemkot Kotamobagu tegaskan belum ada pungutan retribusi di SanPalk. *Sulawesion*. <https://sulawesion.com/kotamobagu/pemkot-kotamobagu-tegaskan-belum-ada-pungutan-retribusi-di-sanpalk/>
- Cahyani, T. D. (2026, 3 Juli). Ramainya kuliner di UDK, potensi PAD Kotamobagu Rp236,8 juta belum tergarap. *Zonautara*. <https://zonautara.com/2026/07/03/ramainya-kuliner-di-udk-potensi-pad-kotamobagu-rp2368-juta-belum-tergarap/>
- Darmawan, A. D. (2025, 7 Maret). *Data 2024: Jumlah penduduk Kota Kotamobagu 121,19 ribu jiwa*. Databoks. <https://databoks.katadata.co.id/en/demographics/statistics/d790bd02332a84e/2024-data-kotamobagu-city-population-121190>
- Dinas Perhubungan Kota Kotamobagu. (n.d.). *SOP pemungutan retribusi parkir khusus* [Standar operasional prosedur]. <https://dishub.kotamobagu.go.id/uploads/210dd-sop-pemungutan->

- retribusi-parkir-khusus.pdf
- Dinas Perhubungan Kota Kotamobagu. (2024, 16 Mei). *Dinas Perhubungan Kota Kotamobagu tertibkan juru parkir liar di Jalan Kartini*. <https://dishub.kotamobagu.go.id/artikel/detail/21/1/dinas-perhubungan-kota-kotamobagu-tertibkan-juru-parkir-liar-di-jalan-kartini>
- Estiningsih, W., & Nurranto, H. (2020). Analisis efektivitas pajak parkir dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah di wilayah Jakarta Selatan. *Sosio E-Kons*, 12(2), 172–183. <https://doi.org/10.30998/sosioekons.v12i02.6490>
- Indrayana, S., & Kurniawan, B. A. (2023). Penerimaan retribusi parkir untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Sidoarjo. *Innovative: Journal of Social Science Research*, 3(5), 1412–1422. <https://j-innovative.org/index.php/Innovative/article/view/5000>
- Kabarpublik. (2026, 19 Mei). Pemkot Kotamobagu tata kawasan UDK jadi pusat kuliner dan UMKM kreatif. <https://kabarpublik.id/pemkot-kotamobagu-tata-kawasan-udk-jadi-pusat-kuliner-dan-umkm-kreatif/2026/05/19/>
- Kordinat. (2026, 16 Juli). Kawasan SanPalk resmi dibuka Wali Kota Kotamobagu. <https://www.kordinat.id/2026/07/kawasan-sanpalk-resmi-dibuka-wali-kota-kotamobagu/>
- Labaeni, R., Posumah, J. H., & Pangkey, M. S. (2015). Implementasi kebijakan retribusi parkir dalam menunjang pendapatan asli daerah (Studi di Dinas Perhubungan, Kebudayaan, Pariwisata, Komunikasi dan Informasi Kota Kotamobagu). *Jurnal Administrasi Publik*, 3(031). <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/JAP/article/view/8726>
- Manangin, M. (2021, 13 Juli). Dishub Kotamobagu optimis PAD dari retribusi parkir capai target. *Boganinews*. <https://boganinews.com/2021/07/dishub-kotamobagu-optimis-pad-dari-retribusi-parkir-capai-target/>
- Mardiasmo. (2018). *Akuntansi sektor publik*. Andi.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative data analysis: An expanded sourcebook* (2nd ed.). SAGE Publications.
- Mokoginta, F. R., Soepeno, M. H., & Simbala, Y. (2025). Kajian yuridis terhadap praktik ilegal pemungutan tarif parkir di Kota Kotamobagu. *Lex Crimen*, 13(2). <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexcrimen/article/download/63519/50215/160364>
- Nadapdap, R. A., & Rusadi, S. (2025). Evaluasi kinerja Dinas Perhubungan dalam penertiban parkir liar (Studi kasus di Kecamatan Marpoyan Damai Kota Pekanbaru). *JMP: Jurnal Mahasiswa Pemerintahan*, 2(3), 421–426. <https://journal.uir.ac.id/index.php/jmp/article/download/23274/8237/81843>
- Peraturan Daerah Kota Kotamobagu Nomor 1 Tahun 2024 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Lembaran Daerah Kota Kotamobagu Tahun 2024 Nomor 1 (2024).
- Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja, dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1842 (2014). <https://peraturan.go.id/files/bn1842-2014.pdf>
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 35 Tahun 2023 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 85 (2023). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/252130>
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 80 (2014). https://malinau.go.id/files/bank_data/240612011620.pdf
- ProBMR. (2026). Wali Kota Weny Gaib sambangi UMKM di pelataran UDK, pastikan ekonomi Kotamobagu terjaga. <https://www.probmr.com/read/39703/wali-kota-weny-gaib-sambangi-umkm-di-pelataran-udk-pastikan-ekonomi-kotamobagu-terjaga.html>
- Rahayu, S. E., Handayani, R., & Febriaty, H. (2023). Potensi retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Medan sebelum dan sesudah penerapan e-parkir. *Owner: Riset & Jurnal Akuntansi*, 7(4), 2702–2711. <https://doi.org/10.33395/owner.v7i4.1936>
- Roza, S. D., Sriyanti, E., & Syalshabilla, S. (2026). Peran retribusi parkir dalam peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Solok: Analisis pertumbuhan dan efektivitas. *Jurnal Pendidikan Ekonomi (JURKAMI)*, 11(1), 340–353. <https://doi.org/10.31932/jpe.v11i1.6181>
- Rumengan, V. K., Rachman, I., & Kumayas, N. (2020). Pengelolaan retribusi parkir dalam

- meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Minahasa. *Jurnal Eksekutif*, 2(5), 1–9. <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/jurnaleksekutif/article/view/31425>
- Saputra, P. P., & Safitri, R. (2020). Implementasi kebijakan retribusi parkir di tepi jalan umum Kota Pangkalpinang. *JSHP: Jurnal Sosial Humaniora dan Pendidikan*, 4(2), 40–46. <https://doi.org/10.32487/jshp.v4i2.841>
- Sari, F., Putri, A. M., & Sari, D. P. P. (2024). Analisis efektivitas pajak parkir dan retribusi parkir sebagai sumber Pendapatan Asli Daerah Kota Pekanbaru. *Jurnal Akuntansi, Keuangan dan Teknologi Informasi Akuntansi*, 5(2). <https://doi.org/10.36085/jakta.v5i2.7003>
- Sinurat, V. P., Sopiyan, A. R., & Indriasari, D. (2023). Analisis efektivitas serta kontribusi pajak parkir dan retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Palembang tahun 2017–2021. *EKSISTANSI*, 12(2), 35–44. <https://doi.org/10.5281/zenodo.10403740>
- Sulawesi. (2026). Wali Kota dr Weny Gaib resmikan SanPalk, pusat kuliner dan sentra UMKM di Kotamobagu. <https://sulawesi.com/kotamobagu/wali-kota-dr-weny-gaib-resmikan-sanpalk-pusat-kuliner-dan-sentra-umkm-di-kotamobagu/>
- Teropongpublik. (2026, 14 Juni). Wali Kota Kotamobagu soroti keberlanjutan bisnis kafe di kawasan UDK, dorong UMKM lebih inovatif. <https://www.teropongpublik.co.id/wali-kota-kotamobagu-soroti-keberlanjutan-bisnis-kafe-di-kawasan-udk-dorong-umkm-lebih-inovatif>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 4 (2022). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/195696/uu-no-1-2022>
- Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods* (6th ed.). SAGE Publications.