



Contents lists available at [Journal IICET](https://journal.iicet.org)

JPPI (Jurnal Penelitian Pendidikan Indonesia)

ISSN: 2502-8103 (Print) ISSN: 2477-8524 (Electronic)

Journal homepage: <https://jurnal.iicet.org/index.php/jppi>



Implementasi kebijakan pelayanan angkutan laut perintis di pelabuhan kelas II teluk palu propinsi Sulawesi Tengah

Fahrudin Fahrudin¹, Syahrudin Hattab², Sitti Chaeriah Ahsan²

¹ Mahasiswa Program Studi Doktor Ilmu Sosial Universitas Tadulako, Indonesia

² Dosen Program Studi Doktor Ilmu Sosial Universitas Tadulako, Indonesia

Article Info

Article history:

Received Sept 19th, 2024

Revised Oct 27th, 2024

Accepted Nov 30th, 2024

Keywords:

Communication

Disposition

Resources

Bureaucratic structure

ABSTRACT

The purpose of this study is to find out, analyze, and study the implementation of the Pioneer Shipping Service Policy in Class II ports in Palu Bay, Central Sulawesi Province. Qualitative and descriptive research methods. The location of the research was carried out at the Municipal Office and Class II Port Authority of Palu Pantoloan Bay, with eight informants selected purposefully. The data collection is done through interviews, observations, and documentation. The data analysis techniques of interviews use Nvivo 12 software and are supported by interactive models from Miles, Huberman, and Saldana, data collection, data condensation, data display, and conclusion drawings. The results of the research showed that: (1) communication to socialize the maritime transportation services of pioneer ships in hammer bay ports is still not maximized; (2) resources in terms of human resources and means are optimum, but budget (financial) and Prasarana resources are not sufficient; (3) dispositions on implementation are well running in connection with the appointment of the Commitment Maker Office (PPK) including incentives; (4) bureaucratic structures are still ineffective in relation to the mechanisms of implementation of the marine transportation service of the pioneers that have not been followed up by creating a Standard Operation Procedures (SOPs) and on the execution of the established shipping route is not appropriate and the time of sail in 1 (one) voyage is too long. Conclusion Implementation of Pioneer Shipping Services Policy in Class II Ports of Palu Bay, Central Sulawesi Province, is not effective. The findings in this study require strengthening of the integrated monitoring and monitoring aspects explaining the final determination in the pioneering shipping services policy in the Class II ports of Hammer Bay.



© 2024 The Authors. Published by IICET.

This is an open access article under the CC BY-NC-SA license

(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0>)

Corresponding Author:

Fahrudin Fahrudin,

Universitas Tadulako

Email: fahrudin_nadra@ymail.com

Pendahuluan

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjadi pedoman pelaksanaan transportasi laut telah mengatur secara tegas kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim dan mengakui adanya angkutan laut khusus, pelayaran rakyat dan pelayaran perintis. Selanjutnya tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Diperaian pada Bagian Kedua Pelayaran Perintis Pasal 71 ayat (1) Bahwa Kegiatan pelayaran perintis dilakukan untuk a.

menghubungkan daerah yang masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil yang belum berkembang dengan daerah yang sudah berkembang atau maju; b. menghubungkan daerah yang moda transportasi lainnya belum memadai; dan c. menghubungkan daerah yang secara komersial belum menguntungkan untuk dilayani oleh pelaksana kegiatan angkutan laut, angkutan sungai dan danau, atau angkutan penyeberangan. Ayat (2) Kegiatan pelayaran perintis yang dilakukan di daerah yang masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a ditentukan berdasarkan kriteria : a. belum dilayani oleh pelaksana kegiatan angkutan laut, angkutan sungai dan danau atau angkutan penyeberangan yang beroperasi secara tetap dan teratur; b. secara komersial belum menguntungkan; atau c. tingkat pendapatan perkapita penduduknya masih rendah.

Pada Pasal 72 ayat (1) Pelayaran perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1) dilaksanakan oleh pelaksana kegiatan angkutan laut, angkutan sungai dan danau, atau angkutan penyeberangan dengan biaya yang disediakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah, ayat (2) Biaya yang disediakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan subsidi sebesar selisih biaya pengoperasian kapal pelayaran-perintis yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan laut nasional, perusahaan angkutan sungai dan danau, atau perusahaan angkutan penyeberangan dengan pendapatan dan/atau penghasilan uang tambang barang dan penumpang pada suatu trayek tertentu. Ayat (3) Pelayaran perintis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan dengan cara kontrak jangka panjang dengan perusahaan angkutan di perairan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Pasal 73 Penyelenggaraan pelayaran-perintis dilaksanakan secara terpadu dengan sektor lain berdasarkan pendekatan pembangunan wilayah.

Selanjutnya tertuang pula pada Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis Milik Negara pada Pasal ayat (1) Penyelenggaraan angkutan pelayaran perintis adalah pelayanan angkutan diperairan pada trayek-trayek yang ditetapkan Pemerintah untuk melayani daerah atau wilayah yang belum atau tidak terlayani oleh angkutan perairan karena belum memberikan manfaat komersil. Dan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis pada Pasal 1 berbunyi Bahwa Pelayaran Perintis adalah pelayanan angkutan diperairan pada trayek-trayek yang ditetapkan oleh Pemerintah untuk melayani daerah atau wilayah yang belum atau tidak terlayani oleh angkutan perairan karena belum memberikan manfaat komersial.

Pelabuhan merupakan salah satu prasarana yang sangat vital dalam aktivitas perekonomian terutama di Indonesia sebagai suatu Negara Kepulauan, dimana pelabuhan laut memegang peranan yang penting dalam hubungan antar regional, nasional maupun internasional. Apalagi adanya system perekonomian yang lebih bersifat perekonomian pasar bebas, dimana sector perdagangan dalam luar negeri turut memberikan andil dan peranan yang sangat penting dalam perekonomian Negara secara keseluruhan. Karena itu, pembangunan dan pengembangan pelabuhan laut dalam mendukung aktivitas perekonomian wilayah perlu mendapat perhatian yang serius, sebab hal ini bisa menjadi kunci bagi suksesnya pembangunan regional, nasional dan internasional secara keseluruhan terutama di Kawasan Timur Indonesia (KTI) yang merupakan wilayah yang masih terbelakang namun memiliki potensi dan peluang pembangunan yang sangat besar.

Dalam rangka konektifitas antar wilayah yaitu Propinsi Sulawesi Tengah dan Propinsi Kalimantan Timur, peneliti memilih jalur keperintisan laut melalui Program Kebijakan Pemerintah yaitu Angkutan Laut Perintis dengan home base Pelabuhan Pantoloan Teluk Palu. Program Kebijakan Angkutan Laut Perintis ini diharapkan dapat memfasilitasi masyarakat untuk menjangkau daerah-daerah kabupaten, kota di Propinsi Sulawesi Tengah sampai pada Propinsi Kalimantan Timur. Konektifitas Pelayaran Perintis ini merupakan bagian dari system distribusi Logistik dalam mendukung Tol Laut. Dalam seluruh peraturan – peraturan diatas tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis, dapat dikatakan bahwa fungsi angkutan laut perintis adalah untuk menghubungkan daerah-daerah terpencil, dan menciptakan hal yang positif terhadap perkembangan perekonomian daerah tertinggal, terpencil, dan terluar itu sendiri serta dapat menciptakan suatu pelayaran yang teratur, tetap, serta aman.

Kementerian Perhubungan cq Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Teluk Palu Pantoloan meresmikan penggunaan kapal perintis baru yaitu KM Sabuk Nusantara 89. Kapal perintis ini akan melayani konektivitas antar kota dan kabupaten di Sulawesi Tengah dan Kalimantan dengan rute Palu – Samarinda – Bontang – Ogoamas – Malala – Tolitoli – Maratua. Selanjutnya sebagai dasar acuan dalam penelitian Implementasi Kebijakan Angkutan Laut Perintis ini yaitu berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL.675 Tahun 2022 Tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Perintis Tahun Anggaran 2023, rute yang disinggahi oleh Angkutan

Kapal Perintis tersebut yaitu Pangkalan Teluk Palu/Wani : Kode Trayek R-47 : Wani – Donggala – Balikpapan – Samarinda – Donggala – Wani – Tolitoli – Tarakan – Tolitoli – Wani – Donggala – Wani.

Dalam proses Implementasi Kebijakan Angkutan Laut Perintis Di Pelabuhan Pantoloan teluk Palu saat ini, sebagai fakta empiric dilapangan atau beberapa fenomena yang ada yaitu pertama kurangnya sosialisasi terkait informasi Jadwal Keberangkatan Kapal termasuk kemudahan informasi tempat penjualan atau memperoleh tiket kapal perintis. Kemudian yang kedua yaitu sarana dan prasarana pelabuhan yang sekarang ini masih dalam proses pelaksanaan pekerjaan (pelabuhan Donggala dan pelabuhan wani), sehingga saat ini Kapal Perintis tersebut masih berlabuh/sandar di Pelabuhan Pantoloan Teluk Palu. Selanjutnya yang ketiga yaitu Rute Pelayaran Kapal perintis ini dirasakan terlalu panjang dan lama dalam 1 (satu) voyage rute pelayaran. Dan fenomena yang keempat kurangnya frekuensi keberangkatan kapal perintis.

Dari beberapa fenomena yang terjadi saat ini, peneliti berkesimpulan menggunakan teori George Edward III sebagai model Implementasi Kebijakan untuk menganalisisnya. Berdasarkan Teori George Edward III terdapat 4 faktor yang mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan implementasi kebijakan yaitu faktor (1) komunikasi, (2) Sumberdaya, (3) disposisi dan (4) struktur birokrasi. Komunikasi Menurut Edward III, komunikasi diartikan sebagai “proses penyampaian informasi komunikator kepada komunikan”. Hal ini berhubungan dengan fenomena pertama yaitu kurangnya sosialisasi terkait informasi Jadwal Keberangkatan Kapal termasuk kemudahan informasi tempat penjualan atau memperoleh tiket kapal perintis. Informasi mengenai kebijakan publik menurut Edward III perlu disampaikan kepada pelaku kebijakan agar para pelaku kebijakan dapat mengetahui apa yang harus mereka persiapkan dan lakukan untuk menjalankan kebijakan tersebut sehingga tujuan dan sasaran kebijakan dapat dicapai sesuai dengan yang diharapkan.

Selanjutnya fenomena kedua seperti yang telah dijelaskan diatas, yaitu sarana dan prasarana pelabuhan yang sekarang ini masih dalam proses pelaksanaan pekerjaan (pelabuhan Donggala dan pelabuhan wani), sehingga saat ini Kapal Perintis tersebut masih berlabuh/sandar di Pelabuhan Pantoloan Teluk Palu. Menurut Sumberdaya Edward III mengemukakan bahwa faktor sumberdaya mempunyai peranan penting dalam implementasi kebijakan. Menurut Edward III bahwa sumberdaya tersebut meliputi sumberdaya manusia, sumberdaya anggaran, dan sumberdaya peralatan dan sumberdaya kewenangan. Disposisi menurut Edward III dikatakan sebagai “kemauan, keinginan dan kecenderungan para pelaku kebijakan untuk melaksanakan kebijakan tadi secara sungguh sungguh sehingga apa yang menjadi tujuan kebijakan dapat diwujudkan”. Hal ini terkait dengan fenomena yang ketiga yaitu Rute Pelayaran Kapal perintis ini dirasakan terlalu panjang dan lama dalam 1 (satu) voyage rute pelayaran. Dengan panjang atau lamanya rute pelayaran tersebut dapat mempengaruhi biaya dan waktu pelayaran.

Struktur birokrasi terkait dengan fenomena yang keempat seperti yang disebutkan diatas yaitu kurangnya frekuensi keberangkatan kapal perintis. Menurut Edwards III terdapat dua karakteristik utama dari birokrasi yakni: “Standard Operational Procedure (SOP) dan fragmentasi”. “Standard operational procedure” (SOP) merupakan perkembangan dari tuntutan internal akan kepastian waktu, sumber daya serta kebutuhan penyeragaman dalam organisasi kerja yang kompleks dan luas”. Fragmentasi merupakan penyebaran tanggung jawab suatu kebijakan kepada beberapa badan yang berbeda sehingga memerlukan koordinasi.

Kebijakan yang berkaitan dengan Transportasi Angkutan Laut Perintis seperti yang telah dibahas diatas, yaitu disusun oleh pemerintah yang tertuang dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 dengan perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Angkutan Diperairan, Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis Milik Negara, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 675 Tahun 2022 tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Perintis Tahun Anggaran 2023 yang merupakan kebijakan yang bersifat top down.

Berdasarkan rumusan masalah, maka tujuan penelitian dapat diuraikan sebagai berikut : Untuk menggambarkan dan menganalisis proses Implementasi Kebijakan Angkutan Laut Perintis Di Pelabuhan Pantoloan Teluk Palu Propinsi Sulawesi Tengah. Terdapat beberapa studi yang telah dilakukan peneliti lain yang relevan dengan judul dan permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini. Karena itu, studi terdahulu perlu dideskripsikan untuk kemudian dirumuskan dimensi persamaan dan perbedaannya dengan penelitian ini. Disertasi Erwin Resmawan (2015) dengan Disertasi berjudul Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Transportasi Bandar Udara dan Jalan di Kabupaten Malinau.

Tujuan Penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan dan menganalisis : 1). Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Bandar Udara dan Jalan di Kabupaten Malinau, yang dilihat dari : a) Kepentingan yang dipengaruhi; b) Tipe Manfaat; c) Derajat Perubahan; d) Pelaksana Program; dan e) Kesukaran Teknis. 2) Faktor yang menjadi penghambat dalam Implementasi Kebijakan Pembangunan

Infrastruktur Transportasi Bandar Udara dan Jalan, yang meliputi : a) Kondisi geografis; dan b) Peran Pelaksana Program. Penelitian dilakukan melalui pendekatan kualitatif, dengan menggunakan metode analisis data model interaktif yang dikembangkan Miles dan Huberman.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa : Implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur bandara dan jalan belum berjalan dengan baik, hal tersebut karena masih adanya permasalahan yang menghambat implementasi sehingga pembangunan proyek sebagai wujud program yang tertuang dalam Perda no 04 Tahun 2009 terkendala penyelesaiannya. Namun demikian warga di kawasan perbatasan merasakan manfaat pembangunan infrastruktur, karena ketersediaan barang kebutuhan pokok menjadi lebih banyak, variatif, dan relatif murah. Selain itu akses warga bepergian keluar daerah untuk keperluan tertentu semakin mudah karena adanya penambahan maskapai dan frekuensi penerbangan bersubsidi. Implementasi juga mempengaruhi perilaku warga dalam berurusan ke kantor instansi pemerintah, serta mempererat hubungan kekeluargaan dan pertemanan. Pelaksanaan implementasi secara teknis dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan untuk Bandara, dan Dinas pekerjaan umum untuk jalan, sedangkan Badan Pengelola Kawasan Perbatasan Pedalaman dan Daerah Tertinggal yang dibentuk untuk percepatan pembangunan kawasan perbatasan, dan banyak mengetahui kondisi di perbatasan cenderung hanya berperan sebagai koordinator, sehingga kurang berperan dalam mengatasi permasalahan di perbatasan. Kesukaran teknis dalam proses implementasi karena keterbatasan infrastruktur transportasi dan komunikasi.

Kebijakan Publik

Kebijakan publik dalam definisi yang masyur dari Thomas R Dye adalah whatever governments choose to do or not to do. Maknanya Dye hendak menyatakan bahwa apapun kegiatan pemerintah baik yang eksplisit maupun implisit merupakan kebijakan. Jika anda banyak melihat jalan berlubang, jembatan rusak atau sekolah rubuh kemudian anda mengira pemerintah tidak berbuat apa-apa, maka “diamnya” pemerintah itu menurut Dye adalah kebijakan. Lanjut Thomas R Dye berpandangan, “Kebijakan publik adalah apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan dan tidak dilakukan”. Jika pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu, mesti ada tujuan. Kebijakan harus meliputi semuatindakan pemerintah. Sesuatu yang tidak dilakukan oleh pemerintah termasuk kebijakan publik. Karena sesuatu yang tidak dilakukan akan memiliki pengaruh yang sama besarnya dengan sesuatu yang dilakukan oleh pemerintah (1997). Fridrich (dalam wahab, 2002) memberikan pengertian kebijakan sebagai berikut : kebijakan adalah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan.

Dari kedua konsep tersebut Islamy lebih terperinci menjelaskan tentang kebijakan dimana Kebijakan pada hakekatnya adalah keputusan untuk memilih nilai-nilai yang terbaik dari sekian banyak nilai yang ada. Nilai terbaik yang dipilih tersebut adalah nilai yang sesuai dengan kepentingan masyarakat. Pembuat kebijakan (policy makers) tidak hanya berfungsi menciptakan keseimbangan diantara kepentingan-kepentingan yang berbeda (muddling through orbalancing interest), tetapi juga harus berfungsi sebagai penilai (valuer). Artinya, ia harus mampu menciptakan adanya nilai yang dapat disepakati bersama yang didasarkan pada penilaian-penilaian rasional (rational judgement). Hal ini dimaksudkan untuk mencapai hasil yang maksimal. Dengan demikian, supaya suatu kebijakan public bisa dilaksanakan dengan baik dan berhasil, maka kebijakan tersebut harus fleksibel dalam proses pelaksanaannya. Desain kebijakan atau putusan kebijakan bukan suatu harga mati yang tidak bisa dilakukan revisi. Sangat dimungkinkan secara dinamis dilakukan perubahan dan perbaikan dengan penyelesaian yang mengacu padarealita di lapangan dan mengutamakan pertimbangan kepentingan umum (publik).

Implementasi Kebijakan Publik

Tahjan (2008) dalam Edi Akhyary (2019) menjelaskan bahwa secara epistemologis implementasi dapat dimaksudkan sebagai suatu aktivitas yang bertalian dengan penyelesaian suatu pekerjaan dengan penggunaan sarana (alat) untuk memperoleh hasil. Sehingga bila dirangkaikan dengan kebijakan publik, maka kata implementasi kebijakan publik dapat diartikan sebagai aktivitas penyelesaian atau pelaksanaan suatu kebijakan publik yang telah ditetapkan/disetujui dengan penggunaan sarana (alat) untuk mencapai tujuan kebijakan. Pressman dan Wildavsky (1973) berpendapat bahwa “Implementation may be viewed as a process of interaction between the setting of goals and actions to achieving them.” Pendapat ini mensyaratkan bahwa implementasi kebijakan merupakan suatu proses interaksi antara penyusunan berbagai tujuan dengan tindakan untuk mencapai sesuatu tujuan yang diharapkan. Dari kedua pendapat diatas dapat kita ketahui bahwa implementasi lebih menekankan pada proses atau aktifitas dalam mencapai suatu tujuan.

Implementasi kebijakan merupakan proses yang krusial dalam kebijakan publik karena bukan hanya berkaitan dengan proses dan mekanisme pembuatan yang merupakan tarik ulur kepentingan kelompok atau pihak tertentu, tetapi juga bagaimana keputusan-keputusan yang telah dibuat dalam suatu kebijakan tersebut

mudah diimplementasikan. Dari sini dapat dilihat bahwasanya urgensi dilakukannya implementasi kebijakan yang merupakan keberlanjutan dari proses formulasi kebijakan. Secara sederhana implementasi kebijakan itu sendiri dapat diartikan sebagai tindakan konkrit dalam rangka mencapai tujuan atau dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan merupakan penetapan dari kebijakan publik agar dapat dilaksanakan dengan baik sebagaimana yang telah direncanakan sebelumnya. Sementara itu Ripley dan Franklin (1982) berpendapat bahwa Implementasi adalah apa yang terjadi setelah undang-undang ditetapkan yang memberikan otoritas program, kebijakan, keuntungan (benefit) atau suatu jenis luran yang nyata. Istilah implementasi menunjukkan pada sejumlah kegiatan yang mengikuti pernyataan maksud tentang tujuan-tujuan program dan hasil-hasil yang diinginkan oleh para pejabat pemerintah. Implementasi adalah kegiatan untuk mendistribusikan keluaran kebijakan (to deliver policy output) yang dilakukan oleh para implementer kepada kelompok sasaran (target group) sebagai upaya mewujudkan tujuan kebijakan.

Van Meter dan Van Horn (dalam Wahab, 1997) menjelaskan secara tererinci lagi dimana beliau mengungkapkan bahwa proses implementasi itu adalah “those actions by public or private individual (or groups) that are directed at the achievement of objectives set forth in prior policy decisions. Pendapat tersebut, menjelaskan bahwa implementasi kebijakan merupakan tindakan- tindakan yang dapat dilakukan oleh individu, pejabat atau secara berkelompok, pemerintah maupun swasta diarahkan untuk mencapai tujuan yang telah dalam kebijakan. Untuk memudahkan memahami bagaimana implementasi kebijakan dijalankan dan keterkaitannya dengan indikator dan dimensi lainnya biasanya digambarkan dalam suatu model.

Dari beberapa pendapat ahli tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa model adalah kerangka/pola yang dikumpulkan atau digunakan untuk mempelajari dan menggambarkan sesuatu dengan tujuan untuk memudahkan memahami sesuatu. Jadi model kebijakan adalah penyederhanaan representasi aspek-aspek kondisi masalah yang terseleksi. Model kebijakan (policy model) adalah representasi sederhana mengenai aspek-aspek yang terpilih dari suatu kondisi masalah yang disusun untuk tujuan tertentu. Model kebijakan dapat membantu membedakan hal-hal yang esensial dari situasi masalah, mempertegas hubungan diantara faktor-faktor atau variabel-variabel penting, dan membantu menjelaskan dan memprediksikan kosekuensi-konsekuensi dari pilihan-pilihan kebijakan. Model kebijakan dapat pula memainkan peran di dalam analisis untuk membuat asumsi-asumsi eksplisit.

Sebelum peneliti menguraikan lebih dalam tentang model kebijakan alangkah baiknya dalam tulisan ini juga kita mengetahui pembabakan generasi perkembangan teori implementasi kebijakan publik. Merujuk dari pendapat Goggin dkk (1990), Peter dan Linda (2002) dalam Kristian (2021) maka dapat diklasifikasikan pembabakan generasi menjadi generasi I, II dan III. Generasi pertama (periode 1970-1979) adalah mereka yang menggunakan metodologi study kasus dengan tujuan untuk mengetahui mengapa implementasi kebijakan gagal dilaksanakan, dengan muncul istilah (missing link) (Deleon, Peter Deleon, Linda (2002). Dalam generasi pertama ini menjelaskan kegagalan implementasi yang dilaksanakan pemerintah, dimana kasus yang ada dijelaskan secara deskriptif, namun dari kasus tersebut belum bisa menghasilkan teori umum tentang implementasi yaitu menjelaskan hubungan sebab akibat tentang kegagalan atau keberhasilan implementasi yang dapat diterapkan dimana saja. Dalam hal ini (Schneide, 1982) sebagai representasi para ahli menyebutkan lima faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan yaitu kelangsungan hidup (viability) integritas teori (theoretical integrity), Cakupan (scope) Kapasitas (capacity) dan konsep yang tidak diinginkan (unintended consequences).

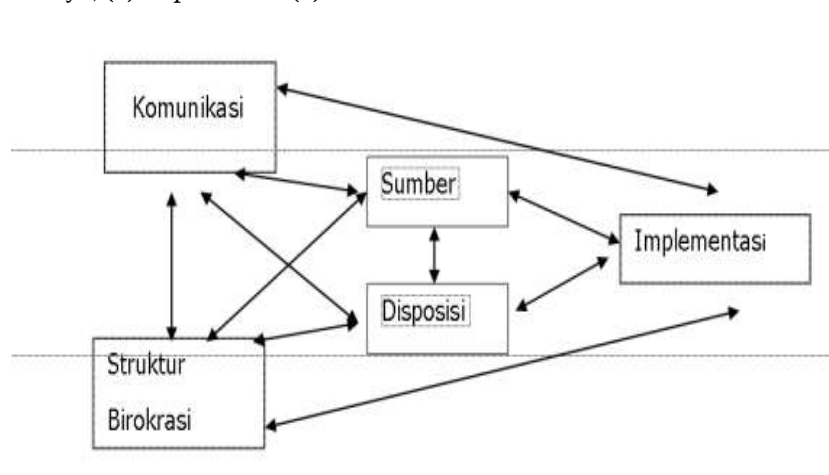
Generasi kedua (periode 1975-1982) adalah para ahli yang berangkat dari model dan berusaha untuk mengkaji model tersebut di lapangan dengan menjelaskan implementasi kebijakan menjadi dua kelompok yaitu pendekatan top down and botton-up. Dalam pendekatan top down lebih menekankan pada logika berfikir dari atas kemudian melakukan pemetaan kebawah untuk melihat keberhasilan dan kegagalan implementasi kebijakan. Studi ini didasarkan pada model “kotak hitam” proses kebijakan terinspirasi oleh analisa sistem yang mengasumsikan hubungan sebab akibat langsung antara kebijakan dan hasil yang diamati dan cenderung mengabaikan dampak pelaksanaan pada penyampaian kebijakan. Para ahli seperti Mazmaniar, Daniel A. Sabastian, Paul A (1983), Nakamura dan Swalood (1990); Edward III (1980) dan Grindle, M.S (1980) sebagai pengguna pendekatan top down, karena cara kerja mereka sesuai dengan langkah-langkah yang dimulai dengan memahami kebijakan dan melihat efektifitas pencapaian tujuan kebijakan tersebut di lapangan.

Model Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi kebijakan publik memiliki beberapa model yang menjadi acuan dalam merancang dan melaksanakan kebijakan tersebut. Implementasi kebijakan akan mempengaruhi terhadap unsur-unsur yang terlibat didalamnya, baik aparatur maupun masyarakat. Adapun model-model implementasi kebijakan publik yang telah adalah secara teori adalah sebagai berikut. Menurut Matland (Hamdi, 2014), literatur mengenai implementasi kebijakan secara umum terbagi dalam dua kelompok, yakni kelompok dengan pendekatan dari

atas (top-down) dan kelompok dengan pendekatan dari bawah (bottom-up). Kelompok dengan pendekatan top-down melihat perancang kebijakan sebagai aktor sentral dalam implementasi kebijakan. Kelompok top-down juga memusatkan perhatiannya faktor-faktor yang dapat dimanipulasi pada tingkat sentral atau pada variabel yang bersifat makro. Kelompok bottom-up menekankan pada dua hal, yakni kelompok-kelompok sasaran dan para penyedia layanan.

Kelompok bottom-up berfokus pada variabel yang bersifat mikro. Kemudian muncul kelompok yang ketiga, yang mencoba menyerasikan kedua kelompok tersebut dengan fokus pada aspek ambigu dan konflik dari implementasi kebijakan. Dalam perspektif kelompok yang ketiga adanya empat paradigma implementasi kebijakan, yakni seperti berikut: (1) Konflik rendah-ambiguitas rendah (implementasi administratif). (2) Konflik tinggi-ambiguitas rendah (implementasi politis). (3) Konflik tinggi-ambiguitas tinggi (implementasi simbolik). (4) Konflik rendah-ambiguitas tinggi (implementasi eksperimental). Model George C. Edwards III (Tahir, 2014) yang di jadikan pisau analisis dalam penelitian penulis, Berdasarkan Teori George Edward III terdapat 4 faktor yang mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan implementasi kebijakan yaitu faktor (1) komunikasi, (2) Sumberdaya, (3) disposisi dan (4) struktur birokrasi.



Gambar 1. Model Implementasi menurut Edward III

Komunikasi

Menurut Edward III, komunikasi diartikan sebagai “proses penyampaian informasi komunikator kepada komunikan”. Informasi mengenai kebijakan publik menurut Edward III dalam Widodo (2010) perlu disampaikan kepada pelaku kebijakan agar para pelaku kebijakan dapat mengetahui apa yang harus mereka persiapkan dan lakukan untuk menjalankan kebijakan tersebut sehingga tujuan dan sasaran kebijakan dapat dicapai sesuai dengan yang diharapkan. Menurut Edward III, komunikasi kebijakan memiliki beberapa dimensi, antara lain dimensi transmisi (*transmission*), kejelasan (*clarity*) dan konsistensi (*consistency*). (1) Dimensi transmisi menghendaki agar kebijakan publik disampaikan tidak hanya disampaikan kepada pelaksana (*implementors*) kebijakan tetapi juga disampaikan kepada kelompok sasaran kebijakan dan pihak lain yang berkepentingan baik secara langsung maupun tidak langsung. (2) Dimensi kejelasan (*clarity*) menghendaki agar kebijakan yang ditransmisikan kepada pelaksana, target grup dan pihak lain yang berkepentingan secara jelas sehingga diantara mereka mengetahui apa yang menjadi maksud, tujuan, sasaran, serta substansi dari kebijakan publik tersebut sehingga masing-masing akan mengetahui apa yang harus dipersiapkan serta dilaksanakan untuk mensukseskan kebijakan tersebut secara efektif dan efisien. (3) Dimensi konsistensi (*consistency*) diperlukan agar kebijakan yang diambil tidak simpang siur sehingga membingungkan pelaksana kebijakan, target grup dan pihak-pihak yang berkepentingan.

Sumberdaya

Edward III mengemukakan bahwa faktor sumberdaya mempunyai peranan penting dalam implementasi kebijakan. Menurut Edward III bahwa sumberdaya tersebut meliputi sumberdaya manusia, sumberdaya anggaran, dan sumberdaya peralatan dan sumberdaya kewenangan

Sumberdaya Manusia

Sumberdaya manusia merupakan salah satu variabel yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan kebijakan. Edward III menyatakan bahwa “*probably the most essential resources in implementing policy is staff*”. Edward III menambahkan “*no matter how clear and consistent implementation order are and no matter accurately they are transmitted, if personnel responsible for carrying out policies lack the resources to do an effective job, implementing will not effective*”

Sumberdaya Anggaran

Edward III menyatakan dalam kesimpulan studinya “*budgetary limitation, and citizen opposition limit the acquisition of adequate facilities. This in turn limit the quality of service that implementor can be provide to public*”. Menurut Edward III, terbatasnya anggaran yang tersedia menyebabkan kualitas pelayanan yang seharusnya diberikan kepada masyarakat juga terbatas. Edward III menyatakan bahwa “*newtowns studies suggest that the limited supply of federal incentives was a major contributor to the failure of the program*”. Menurut Edward III, terbatasnya insentif yang diberikan kepada implementor merupakan penyebab utama gagalnya pelaksanaan program. Edward III menyimpulkan bahwa terbatasnya sumber daya anggaran akan mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan kebijakan. Disamping program tidak bisa dilaksanakan dengan optimal, keterbatasan anggaran menyebabkan disposisi para pelaku kebijakan rendah.

Sumberdaya Peralatan

Edward III menyatakan bahwa sumberdaya peralatan merupakan sarana yang digunakan untuk operasionalisasi implementasi suatu kebijakan yang meliputi gedung, tanah, dan sarana yang semuanya akan memudahkan dalam memberikan pelayanan dalam implementasi kebijakan. Edward III menyatakan :

Physical facilities may also be critical resources in implementation. An implementor may have sufficient staff, may understand what he supposed to do, may have authority to exercise his task, but without the necessary building, equipment, supplies and even green space implementation will not succeed

Sumberdaya Kewenangan

Sumberdaya lain yang cukup penting dalam menentukan keberhasilan suatu implementasi kebijakan adalah kewenangan. Menurut Edward III menyatakan bahwa: Kewenangan (*authority*) yang cukup untuk membuat keputusan sendiri yang dimiliki oleh suatu lembaga akan mempengaruhi lembaga itu dalam melaksanakan suatu kebijakan. Kewenangan ini menjadi penting ketika mereka dihadapkan suatu masalah dan mengharuskan untuk segera diselesaikan dengan suatu keputusan. Oleh karena itu, Edward III menyatakan bahwa pelaku utama kebijakan harus diberi wewenang yang cukup untuk membuat keputusan sendiri untuk melaksanakan kebijakan yang menjadi kewenangannya.

Disposisi

Pengertian disposisi menurut Edward III dikatakan sebagai “kemauan, keinginan dan kecenderungan para pelaku kebijakan untuk melaksanakan kebijakan tadi secara sungguh sungguh sehingga apa yang menjadi tujuan kebijakan dapat diwujudkan”. Edward III mengatakan bahwa : jika implementasi kebijakan ingin berhasil secara efektif dan efisien, para pelaksana (*implementors*) tidak hanya mengetahui apa yang harus dilakukan dan mempunyai kemampuan untuk melakukan kebijakan tersebut, tetapi mereka juga harus mempunyai kemauan untuk melaksanakan kebijakan tersebut.

Faktor-faktor yang menjadi perhatian Edward III mengenai disposisi dalam implementasi kebijakan terdiri dari: (1) Pengangkatan birokrasi. Disposisi atau sikap pelaksana akan menimbulkan hambatan-hambatan yang nyata terhadap implementasi kebijakan bila personel yang ada tidak melaksanakan kebijakan yang diinginkan oleh pejabat-pejabat yang lebih atas. Karena itu, pengangkatan dan pemilihan personel pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan, lebih khusus lagi pada kepentingan warga masyarakat. (2) Insentif merupakan salah-satu teknik yang disarankan untuk mengatasi masalah sikap para pelaksana kebijakan dengan memanipulasi insentif. Pada dasarnya orang bergerak berdasarkan kepentingan dirinya sendiri, maka memanipulasi insentif oleh para pembuat kebijakan mempengaruhi tindakan para pelaksana kebijakan. Dengan cara menambah keuntungan atau biaya tertentu mungkin akan menjadi faktor pendorong yang membuat para pelaksana menjalankan perintah dengan baik. Hal ini dilakukan sebagai upaya memenuhi kepentingan pribadi atau organisasi.

Struktur Birokrasi

Ripley dan Franklin dalam Winarno (2005) mengidentifikasi enam karakteristik birokrasi sebagai hasil pengamatan terhadap birokrasi di Amerika Serikat, yaitu: (1) Birokrasi diciptakan sebagai instrumen dalam menangani keperluan-keperluan publik (*public affair*). (2) Birokrasi merupakan institusi yang dominan dalam implementasi kebijakan publik yang mempunyai kepentingan yang berbeda-beda dalam setiap hierarkinya. (3) Birokrasi mempunyai sejumlah tujuan yang berbeda. (4) Fungsi birokrasi berada dalam lingkungan yang kompleks dan luas. (5) Birokrasi mempunyai naluri bertahan hidup yang tinggi dengan begitu jarang ditemukan birokrasi yang mati. (6) Birokrasi bukan kekuatan yang netral dan tidak dalam kendali penuh dari pihak luar.

Meskipun sumber-sumber untuk mengimplementasikan suatu kebijakan cukup dan para pelaksana (*implementors*) mengetahui apa dan bagaimana cara melakukannya, serta mempunyai keinginan untuk melakukannya, namun Edward III menyatakan bahwa “implementasi kebijakan bisa jadi masih belum efektif

karena ketidakefisienan struktur birokrasi”. Struktur birokrasi inimenurut Edward III mencangkup aspek- aspek seperti struktur birokrasi, pembagian kewenangan, hubungan antara unit-unit organnisasi dan sebagainya.

Menurut Edwards III terdapat dua karakteristik utama dari birokrasi yakni: ”*Standard Operational Procedure* (SOP) dan fragmentasi”. ”*Standard operational procedure*” (SOP) merupakan perkembangan dari tuntutan internal akan kepastian waktu, sumber daya serta kebutuhan penyeragaman dalam organisasi kerja yang kompleks dan luas”. Edward III menyatakan bahwa : demikian pula dengan jelas tidaknya standar operasi, baik menyangkut mekanisme, system dan prosedur pelaksanaan kebijakan, pembagian tugas pokok, fungsi dan kewenangan, dan tanggung jawab diantara pelaku, dan tidak harmonisnya hubungan diantara organisasi pelaksana satu dengan yang lainnya ikut pula menentukan keberhasilan implementasi kebijakan.

Namun, berdasarkan hasil penelitian Edward III menjelaskan bahwa: SOP sangat mungkin dapat menjadi kendala bagi implementasi kebijakan baru yang membutuhkan cara-cara kerja baru atau tipe- tipe personil baru untuk melaksanakan kebijakan-kebijakan. Dengan begitu, semakin besar kebijakan membutuhkan perubahan dalam cara-cara yang lazim dalam suatu organisasi, semakin besar pula probabilitas SOP menghambat implementasi. Edward III menjelaskan bahwa ”fragmentasi merupakan penyebaran tanggung jawab suatu kebijakan kepada beberapa badan yang berbeda sehingga memerlukan koordinasi” Edward III mengatakan bahwa: struktur birokrasi yang terfragmentasi (terpecah-pecah atau tersebar red.) dapat meningkatkan gagalnya komunikasi, karena kesempatan untuk instruksinya terdistorsi sangat besar. Semakin terdistorsi dalam pelaksanaan kebijakan, semakin membutuhkan koordinasi yang intensif”.

Kebijakan yang berkaitan dengan Transportasi Angkutan Laut Perintis seperti yang telah dibahas diatas, yaitu disusun oleh pemerintah yang tertuang dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 dengan perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Angkutan Diperairan, Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis Milik Negara, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 675 Tahun 2022 tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Perintis Tahun Anggaran 2023 yang merupakan kebijakan yang bersifat top down.

Metode

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Penelitian kualitatif menghasilkan dan mengelola data deskriptif, seperti transkrip wawancara dan observasi. Penelitian ini memposisikan peneliti sebagai instrumen kunci, dengan pengumpulan dan analisis data bersifat induktif. Temuan dalam penelitian kualitatif tidak diperoleh melalui prosedur statistik atau hitungan lainnya, tetapi juga dapat melibatkan data kuantitatif. Sumber data terdiri dari data sekunder dan data primer. Data primer diperoleh langsung dari obyek penelitian melalui wawancara mendalam, sedangkan data sekunder diperoleh dari instansi terkait dalam bentuk dokumen dan publikasi. Penentuan informan penelitian didasarkan pada kriteria kedudukan, peran, kompetensi, atau keterlibatan yang relevan dengan implementasi Kebijakan Angkutan Laut Perintis di Pelabuhan Teluk Palu, Sulawesi Tengah. Penelitian ini menggunakan teknik sampling purposive, di mana informan dipilih secara sengaja karena dianggap memiliki pengetahuan dan pengalaman yang relevan dengan masalah penelitian.

Teknik pengumpulan data meliputi wawancara mendalam, observasi, dan studi kepustakaan. Wawancara mendalam dilakukan dengan para pelaku kebijakan di bidang transportasi, sedangkan observasi dilakukan langsung di lapangan, termasuk di pelabuhan-pelabuhan terkait. Studi kepustakaan dilakukan dengan mengkaji berbagai bahan bacaan yang relevan dengan obyek penelitian. Analisis data dilakukan menggunakan aplikasi NVivo 12 dan teknik analisis data sesuai dengan teori Miles, Huberman, dan Saldana (2014). Langkah-langkah analisis data meliputi kondensasi data, penyajian data, dan kesimpulan/verifikasi. Kondensasi data melibatkan seleksi, fokus, abstraksi, dan penyederhanaan data. Penyajian data dilakukan melalui uraian singkat, dokumen, dan kategorisasi data. Kesimpulan data disusun sesuai dengan rumusan masalah yang telah dikemukakan. Penelitian dilaksanakan di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Pantoloan (KSOP) Teluk Palu, Sulawesi Tengah. Waktu pelaksanaan penelitian adalah selama 8 bulan, dari November 2023 hingga Juni 2024.

Hasil dan Pembahasan

Implementasi Kebijakan Dilihat Dari Aspek Komunikasi

Berdasarkan Teori Edward III, faktor-faktor yang berpengaruh terhadap implementasi kebijakan akan bekerja secara bersamaan atau simultan dan selalu akan berinteraksi antara satu sama lain untuk membantu dan

menghambat implementasi kebijakan. Oleh karena itu maka pendekatan yang sangat ideal adalah dengan cara mereduksikan semua faktor dengan membahas semua faktor – faktor tersebut sekaligus. Komunikasi atas Keputusan Kebijakan dan perintah atas Kebijakan yang diputuskan harus diteruskan kepada personil yang tepat sebelum di implementasikan. Tentunya faktor komunikasi ini harus akurat dan mudah dimengerti oleh para pelaksana dilapangan. Namun yang terjadi dilapangan banyak hambatan-hambatan yang mempengaruhi transmisi komunikasi dan tentunya hambatan ini kemungkinan menghalangi pelaksanaan kebijakan dilapangan.

Informasi sangat perlu disampaikan kepada para pelaksana kebijakan agar pelaksana kebijakan dapat mengetahui apa yang harus dilakukan dan apa yang harus dipersiapkan sehingga tujuan dan sasaran dari kebijakan dapat tercapai. Komunikasi merupakan syarat utama bagi para pelaksana kebijakan (implementor), dimana para pelaksana kebijakan harus mengetahui apa yang harus mereka kerjakan, kepada siapa kebijakan itu harus tersampaikan sehingga kebijakan itu akan di implementasikan dengan jelas dan konsisten. Komunikasi dalam implementasi kebijakan menurut Edward III terdiri atas 3 (tiga) dimensi yaitu Dimensi Transmisi (transmission), Kejelasan (clarity) dan Konsistensi (consistency). Dimensi – dimensi tersebut menghendaki agar kebijakan publik dapat ditransformasikan, dijelaskan dan konsistensi kepada para pelaksana, kelompok sasaran dan pihak lain yang terkait dengan kebijakan, artinya Kebijakan Angkutan Laut Perintis Di Pelabuhan Pantoloan Teluk Palu Propinsi Sulawesi Tengah perlu teruskan ke 3(tiga) dimensi tersebut kepada Pelaksana Kebijakan yaitu KSOP Pelabuhan Kelas II Teluk Palu dan Kepada Masyarakat Pengguna jasa angkutan laut di wilayah Sulawesi Tengah.

Berdasarkan informasi dari Pejabat Pembuat Komitmen tersebut bahwa untuk khusus sosialisasi pada saat awal program yang dilounching pelayaran oleh Bapak H. Rusdi Mastura Gubernur Sulawesi Tengah dan selanjutnya melalui media Instagram, youtube, fb, dan media group lain dan untuk Pembentukan Tim tidak ada. Menurut Van Meter dan Van Horn dalam Erwin Resmawan (2015) bahwa Implementasi mempunyai tugas untuk membangun jaringan yang memungkinkan tujuan kebijakan publik dapat diwujudkan melalui berbagai aktivitas instansi pemerintah yang melibatkan berbagai pihak yang berkepentingan, lebih jauh dikemukakan oleh Dunn (1994) dalam Tachjan (2008 : 9) bahwa pembuat dan pelaksana kebijakan merupakan orang atau organisasi yang mempunyai posisi untuk mempengaruhi pembuatan ataupun pelaksanaan dan pengawasan atas perkembangan pelaksanaannya. Agar kebijakan publik bisa dilaksanakan dengan efektif, menurut Van Horn dan Van Mater (1974) dalam Edi Akhyary (2019:98) bahwa apa yang menjadi standar tujuan harus dipahami oleh para individu (implementors). Yang bertanggung jawab atas pencapaian standar dan tujuan kebijakan, karena itu standar dan tujuan harus dikomunikasikan kepada para pelaksana. Komunikasi dalam kerangka penyampaian informasi kepada para pelaksana kebijakan tentang apa menjadi standar dan tujuan harus konsisten dan seragam (consistency and uniformity) dari berbagai sumber informasi.

Dalam penelitian Edi Akhyary (2019), Komunikasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dalam proses implementasi sebuah kebijakan. Tanpa komunikasi akan sulit sekali melaksanakan kesatuan tindakan dari setiap unsur (lembaga) yang terlibat dalam implementasi kebijakan yang ada. Komunikasi sangat memberikan pengaruh yang besar terhadap akurasi dan konsistensi dari suatu kebijakan yang akan dilaksanakan, komunikasi juga memerlukan koordinasi yang baik antara pihak-pihak yang terlibat agar terjadi kesatuan tindakan yang sama dalam memahami suatu kebijakan yang ada. Koordinasi merupakan suatu kerjasama antar pihak-pihak yang terlibat baik orang perorang ataupun badan/lembaga dari para pelaksanaan tugas-tugas tertentu di lapangan. Koordinasi dibutuhkan agar kebijakan yang akan dijalankan dapat tercapai sesuai dengan harapan agar mereka yang terlibat dalam pelaksana kebijakan dapat saling mengisi, saling membantu, dan saling melengkapi. Koordinasi diperlukan agar setiap orang/setiap unit tidak bekerja sendiri-sendiri, sehingga kebijakan yang akan dijalankan dapat dipahami secara bersama dan meminimalisir kesalahan dalam pelaksanaannya. Semakin kecil kesalahan dalam implementasi kebijakan maka akan sangat berpengaruh terhadap terhadap pencapaian tujuan dari suatu kebijakan.

Dari hasil wawancara peneliti terhadap informan – informan termasuk beberapa penumpang diatas kapal dan hasil pelaksanaan Focus Group Discussion serta dengan merujuk Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : KP.DJPL.675 Tahun 2022 Tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Perintis Tahun Anggaran 2023 pada point keempat butir (b) Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama / Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan / Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai Kuasa Pengguna Anggaran berkoordinasi dengan Kepala Dinas Perhubungan Propinsi dan/atau Kabupaten / Kota di Pelabuhan pangkal untuk kelancaran pelayanan publik angkutan laut perintis dan pada butir (c) secara fungsional Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama / Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan / Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai berikut : di pelabuhan pangkal perintis, melakukan pengawasan dan evaluasi pelaksanaan pelayanan publik angkutan laut perintis setiap voyage dan

melaporkan kepada Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan di pelabuhan singgah kapal perintis, melakukan pemantauan dan membantu kelancaran pelaksanaan kegiatan operasional pelayanan publik angkutan laut perintis, sehingga dapat disimpulkan bahwa terkait Aspek Komunikasi dalam pelaksanaan Implementasi Kebijakan Angkutan Laut Perintis di Pelabuhan Pantoloan Teluk Palu masih belum efektif dengan mengurai dasar pada dimensi :

Transmisi (transmission)

Penyaluran komunikasi yang baik dari Keputusan Kebijakan termasuk perintah kebijakan harus diteruskan kepada personil yang tepat sebelum keputusan dan perintah kebijakan dilaksanakan. Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa Keputusan kebijakan program transportasi angkutan laut perintis ini dari pusat yaitu Kementaerian Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut sudah tersampaikan kepada pelaksana kebijakan dalam hal ini adalah Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Teluk Palu dan selanjutnya telah diteruskan informasi kebijakan ini kepada masyarakat pengguna jasa angkutan laut perintis namun belum maksimal.

Kejelasan (clarity)

Terkadang instruksi atau perintah yang diteruskan kepada pelaksana kebijakan tidak terlalu jelas dan tidak menetapkan kapan dan bagaimana suatu program tersebut dilaksanakan. Ketidakjelasan message atau pesan komunikasi yang disampaikan berkenaan dengan implementasi kebijakan akan memberikan effect atau interpretasi yang berbeda atau salah, bahkan mungkin bisa bertentangan dengan makna atau pesan awal sebagai tujuan/sasaran kebijakan tersebut. Berdasarkan hasil penelitian di dapat bahwa informasi mengenai adanya pelayaran kapal perintis ini kurang begitu maksimal tersampaikan kepada masyarakat pengguna kapal perintis. Hambatan yang diperoleh yaitu perihal ketersediaan anggaran dalam penyebaran informasi, salah satunya berupa sosialisasi program dan kurangnya koordinasi antar stakeholder terkait pelaksanaan program ini. Konsistensi (consistency) Instruksi atau perintah yang disampaikan kepada pelaksana tentunya harus mempunyai kejelasan dan tidak bertentangan sehingga akan memudahkan para pelaksana dalam menjalankan tugas dengan baik. Apabila suatu kebijakan tidak jelas dan bertentangan, maka dapat berakibat pada ketidakefektifan implementasi kebijakan tersebut. Berdasarkan hasil penelitian didapat bahwa informasi yang telah disampaikan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Teluk Palu sudah konsisten dan tidak berubah-ubah, informasi berupa adanya pelayaran angkutan laut perintis yang beroperasi dipelabuhan Pantoloan.

Implementasi Kebijakan Dilihat Dari Aspek Sumberdaya

Sumberdaya dalam penerapan kebijakan, ibarat sebuah mesin, minyak, yang tidak akan dapat berfungsi dengan baik jika minyaknya kurang/minim. Perintah-perintah dalam implementasi mungkin diteruskan dengan cermat, jelas dan konsisten, namun jika para pelaksana kekurangan sumber-sumber yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan, maka implementasi cenderung tidak berjalan. Sumber daya kebijakan merupakan keberhasilan proses pelaksanaan Implementasi Angkutan Laut Perintis yang dipengaruhi dengan pemanfaatan Sumber daya manusia, Sumber daya Keuangan dan Sumber daya peralatan. Edward III (1980:11) mengemukakan bahwa faktor sumber daya mempunyai peranan penting dalam implementasi kebijakan. Dan diperjelas bahwa walaupun pihak pelaksana kebijakan sudah menjelaskan kepada masyarakat dan konsisten terhadap aturan, akan tetapi tanpa dukungan sumber daya, maka kebijakan tersebut mengalami hambatan untuk mencapai tujuan secara efektif.

Van Mater dan Van Horn (1974) dalam Edi Akhyary (2019) menegaskan bahwa: "Sumber daya kebijakan (policy resources) tidak kalah pentingnya dengan komunikasi. Sumber daya kebijakan ini harus juga tersedia dalam rangka untuk memperlancar administrasi implementasi suatu kebijakan. Sumber daya ini terdiri atas dana atau insentif lain yang dapat memperlancar pelaksanaan (implementasi) suatu kebijakan. Kurangnya atau terbatasnya dana atau insentif lain dalam implementasi kebijakan adalah merupakan sumbangan besar terhadap gagalnya implementasi kebijakan dan dalam manajemen, sumber daya merupakan aspek yang penting dalam menentukan keberhasilan manajemen organisasi, hanya saja dalam manajemen sumber daya di bagi secara langsung dalam tiga kategori yakni sumber daya manusia (SDM), sumber daya keuangan/pembiayaan, sumber daya material (sarana, prasarana) (Manulang, 2012) dalam Edi Akhyary (2019).

Dengan merujuk juga pada Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : KP.DJPL.675 Tahun 2022 Tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Perintis Tahun Anggaran 2023 pada point keempat butir (e) pemerintah daerah yang mengusulkan jaringan trayek kepada Menteri Perhubungan untuk melakukan monitoring dan evaluasi secara terpadu dengan pengelola kegiatan pelayanan perintis dan point keenam bahwa Pengoperasian kapal perintis dilarang melakukan penggantian kapal (substitusi) dan penyimpangan trayek (deviasi dan/atau omisi) dari urutan pelabuhan pada trayek yang telah ditetapkan, kecuali dengan izin tertulis Direktur jenderal Perhubungan Laut serta point ketujuh bahwa dalam hal konektivitas dengan sub sistem angkutan laut dalam negeri lainnya seperti kewajiban pelayanan publik

angkutan barang di laut dan pelayaran rakyat, pengoperasian kapal perintis harus menyesuaikan waktu dan lokasi pelabuhan untuk melakukan alih muat (transshipment).

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pada aspek sumber daya manusia belum optimal dalam menjalankan pelayanan angkutan laut perintis di pelabuhan Teluk Palu, khususnya pada Sumber daya finansial (anggaran) untuk melakukan penyebaran informasi kepada masyarakat berupa kegiatan sosialisasi dan Sumber daya peralatan berupa Prasarana Pelabuhan berupa dermaga dan fasilitas lainnya yang rusak akibat gempa bumi dan tsunami yang terjadi tahun 2018 di Kota Palu yang samapai saat ini masih dalam proses penyelesaian pekerjaan.

Implementasi Kebijakan Dilihat Dari Aspek Disposisi

Disposisi dalam implementasi kebijakan oleh George Edward III dimaksudkan sebagai kesatuan pemahaman antara pelaksanaan kebijakan dengan arahan dari pimpinan (atasan). Disposisi menurut Edward III (1980:32) dapat dibagi ke dalam beberapa indikator yaitu pengangkatan pejabat birokrasi dan insentif kebijakan. Berdasarkan hasil FGD tersebut dari Pejabat Pembuat Komitmen menyatakan bahwa untuk Pejabat Pembuat Komitmen diusul sebelum tahun anggaran berlangsung dan selaku PPK memenuhi syarat karena mempunyai sertifikat Pengadaan Barang dan Jasa sebagai syarat wajib. Selanjutnya untuk honorarium PPK tertuang dalam DIPA Tahun Anggaran 2023 dan khusus sanksi tidak ada.

Kecenderungan-kecenderungan atau disposisi merupakan salah satu faktor yang mempunyai konsekuensi penting bagi implementasi kebijakan yang efektif. Jika para pelaksana mempunyai kecenderungan atau sikap positif atau adanya dukungan terhadap implementasi kebijakan maka terdapat kemungkinan yang besar implementasi kebijakan akan terlaksana sesuai dengan keputusan awal. Demikian pula sebaliknya, jika para pelaksana bersikap negatif atau menolak terhadap implementasi kebijakan karena konflik kepentingan, maka implementasi kebijakan akan menghadapi kendala yang serius. Berdasarkan Van Mater dan Van Horn, 1974) dalam Edi Akhyary (2019) bahwa pemahaman tentang maksud umum dari suatu standar dan tujuan kebijakan adalah penting. Implementasi kebijakan yang berhasil, bisa jadi gagal (frustated) ketika para pelaksana (officials), tidak sepenuhnya menyadari terhadap standar dan tujuan kebijakan. Standar dan tujuan kebijakan memiliki hubungan erat dengan disposisi para pelaksana (implementors). Arah disposisi para pelaksana (implementors) terhadap standar dan tujuan kebijakan juga merupakan hal yang "crucial". Implementors mungkin bisa jadi gagal dalam melaksanakan kebijakan, dikarenakan mereka menolak atau tidak mengerti apa yang menjadi tujuan suatu kebijakan.

Dan dengan merujuk pula pada surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : KP.DJPL.675 Tahun 2022 Tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Perintis Tahun Anggaran 2023 pada point ke empat butir (d) Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama / Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan / Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai pengelola kegiatan monitoring pelayanan publik angkutan laut perintis kantor pusat jakarta, melakukan pengelolaan kegiatan monitoring pelayanan publik angkutan laut perintis dan pengendalian operasional, sebagai pusat data dan informasi secara nasional, serta melakukan evaluasi dan menyampaikan laporan secara periodik kepada Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut, menyimpulkan bahwa aspek Disposisi pada pelaksanaan Implementasi Kebijakan Pelayanan Angkutan Laut Perintis di Pelabuhan Kelas II Teluk Palu Pantoloan sudah berjalan dengan baik terkait pengangkatan Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) dan insentif khusus Pejabat Pembuat Komitmen yang diberikan sudah sesuai ketentuan yang ada dan tertuang dalam DIPA (Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran) Tahun Anggaran 2023, namun perlu diusulkan pemberian insentif bagi tim eksternal yang membantu dalam penyebaran informasi berupa sosialisasi kepada masyarakat.

Implementasi Kebijakan Dilihat Dari Aspek Struktur Birokrasi

Birokrasi mempunyai kewajiban utama melayani masyarakat dan menjadikan masyarakat sebagai prioritas utama. Edward III menyatakan bahwa "implementasi kebijakan bisa jadi masih belum efektif karena ketidakefisienan struktur birokrasi". Struktur birokrasi ini menurut Edward III mencakup aspek- aspek seperti struktur birokrasi, pembagian kewenangan, hubungan antara unit-unit organisasi dan sebagainya. Birokrasi merupakan struktur tatanan organisasi, baga, pembagian kerja dan hierarki yang terdapat pada sebuah lembaga yang penting untuk menjalankan tugas – tugas agar lebih teratur. Struktur organisasi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap implementasi kebijakan. Aspek struktur organisasi ini meliputi 2 (dua) hal yaitu mekanisme dan struktur birokrasi itu sendiri. Aspek pertama adalah mekanisme, dalam implementasi kebijakan biasanya sudah dibuat Standard Operation Procedur(SOP).

SOP menjadi pedoman bagi setiap implementator dalam bertindak agar dalam pelaksanaan kebijakan tidak keluar dari tujuan dan sasaran kebijakan. Aspek kedua adalah struktur birokrasi, hal ini jika terlalu panjang dan terfragmentasi akan cenderung melemahkan pengawasan dan menyebabkan prosedur birokrasi menjadi rumit dan kompleks yang selanjutnya pasti akan menyebabkan aktifitas organisasi menjadi tidak fleksibel.

Berdasarkan hasil FGD tersebut dari Pejabat Pembuat Komitmen menyatakan bahwa untuk pelaksanaan pelayanan kapal perintis berpegang pada mekanisme yang ada dalam surat keputusan Dirjen Perhubungan Laut. Untuk SOP belum ada dibuat. Selanjutnya waktu berlayar 1 (satu) voyage cukup lama sekitar 12 hari, dimana hambatan berupa antrian BBM Subsidi yang sering terjadi di Kota Palu. Pressman dan Wildavsky (1973) dalam Edi Akhyary (2019) berpendapat bahwa "Implementation may be viewed as a process of interaction between the setting of goals and actions to achieving them." Pendapat ini mensyaratkan bahwa implementasi kebijakan merupakan suatu proses interaksi antara penyusunan berbagai tujuan dengan tindakan untuk mencapai suatu tujuan yang diharapkan, kelemahan dalam implementasi kebijakan ini juga dirasakan oleh Dinas perhubungan Provinsi terhadap masalah round voyage cycle.

Menurut Edward III, 1980 dalam Edi Akhyary (2019), dua karakteristik utama dari struktur birokrasi adalah prosedur-prosedur kerja standar (SOP = Standard Operating Procedures) dan fragmentasi. Standard Operating Procedures (SOP). SOP dikembangkan sebagai respon internal terhadap keterbatasan waktu dan sumber daya dari pelaksana dan keinginan untuk keseragaman dalam bekerjanya organisasi-organisasi yang kompleks dan tersebar luas. SOP yang bersifat rutin didesain untuk situasi tipikal di masa lalu mungkin menghambat perubahan dalam kebijakan karena tidak sesuai dengan situasi atau program baru. SOP sangat mungkin menghalangi implementasi kebijakan-kebijakan baru yang membutuhkan cara-cara kerja baru atau tipe-tipe personil baru untuk mengimplementasikan kebijakan. Semakin besar kebijakan membutuhkan perubahan dalam cara-cara yang rutin dari suatu organisasi, semakin besar probabilitas SOP menghambat implementasi. Fragmentasi berasal terutama dari tekanan-tekanan di luar unit-unit birokrasi, seperti komite-komite legislatif, kelompok-kelompok kepentingan, pejabat-pejabat eksekutif, konstitusi Negara dan sifat kebijakan yang mempengaruhi organisasi birokrasi publik. Fragmentasi adalah penyebaran tanggung jawab terhadap suatu wilayah kebijakan di antara beberapa unit organisasi. "fragmentation is the dispersion of responsibility for a policy area among several organizational units." (Edward III, 1980).

Dengan merujuk Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : KP-DJPL.675 Tahun 2022 Tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Perintis Tahun Anggaran 2023, menetapkan pada point kelima bahwa pengoperasian kapal perintis berdasarkan trayek tetap dan teratus atau linier serta perusahaan angkutan laut nasional yang mengoperasikan kapal perintis, mengumumkan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal di setiap pelabuhan pangkal dan singgah dan pada pint kedelapan bahwa apabila pelabuhan singgah selama 2 (dua) bulan tidak terdapat muatan penumpang dan barang maka akan dilakukan omisi atau dihapuskan dari trayek serta sesuai dengan yang tertuang dalam lampiran Surat keputusan tersebut pada nomor XV Sulawesi Tengah Kode Trayek -47 Jaringan trayek dan Jarak Mil yang ada yaitu : Wani (8) – Donggala (185) – Balikpapan (90) – Samarinda (178) – Donggala (8) – Wani (178) – Tolitoli (250) – Tarakan (250) – Tolitoli (178) – Wani (8) – Donggala (8) – Wani. Disimpulkan bahwa Aspek Struktur Birokrasi masih belum efektif, dikarenakan mekanisme yang ada dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : KP-DJPL.675 Tahun 2022 Tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Perintis Tahun Anggaran 2023 belum ditindaklanjuti dengan membuat Standard Operation Procedur (SOP) dan rute yang telah ditetapkan yaitu dipelabuhan wani dialihkan sementara ke pelabuhan pantoloan termasuk lamanya waktu rute pelayaran yang mengakibatkan frekuensi waktu keberangkatan dan kedatangan kapal terlalu lama sehingga penumpang terlalu lama menunggu dipelabuhan yang tentunya membutuhkan biaya tambahan di pelabuhan-pelabuhan yang disinggahi.

Simpulan

Berdasarkan penelitian dan pembahasan sebelumnya, kesimpulan dari implementasi kebijakan model Edward III (Komunikasi, Sumberdaya, Disposisi, dan Struktur Birokrasi) menunjukkan bahwa Implementasi Kebijakan Pelayanan Angkutan Laut Perintis di Pelabuhan Kelas II Teluk Palu Pantoloan, Sulawesi Tengah belum efektif sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2018 dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: KP-DJPL.675 Tahun 2022.

Faktor-faktor penyebab ketidakefektifan ini meliputi: (1) Komunikasi: Sosialisasi kebijakan kepada masyarakat masih kurang maksimal. (2) Sumberdaya: Sumber daya manusia optimal, namun anggaran dan prasarana pelabuhan belum memadai. (3) Disposisi: Pelaksanaan kebijakan sudah baik terkait PPK dan insentifnya. (4) Struktur Birokrasi: Mekanisme pelayanan belum efektif dan belum ada SOP, serta rute pelayaran yang tidak sesuai dengan ketentuan. Aspek Pengawasan dan Monitoring Terpadu ditemukan sebagai faktor tambahan yang bisa membuat implementasi kebijakan lebih efektif, memudahkan evaluasi terhadap kebijakan yang diimplementasikan.

Referensi

- Anwar, Nurul. 2011. *Evaluasi Proyek - Proyek Pembangunan Pemerintah*, Purwokerto: Percetakan dan Penerbitan UNSOED.
- Budi Winarno. 2002. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*, Media Pressindo, Yogyakarta.
- Creswel, John W. 2013. *Research Design Pendekatan kualitatif, kuantitatif dan mixed*, edisi ketiga, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Dunn, William N. 2000. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Dwiyanto Indiahonon, 2017. *Kebijakan Publik Berbasis Dynamkic Policy Analysis*. Pasir Kidul, Purwokerto Barat
- Edwards III, George. 1980. *Implementing Public Policy*. Washington: Congressional Quarterly.
- Garna, K, Judistiara. 2001. *Metode Penelitian Sosial, Penelitian Dalam Ilmu Pemerintahan*, 1: Desain dan Rencana Penelitian, Bandung, Primoko, Akademika.
- Grindle, Merilee S. 1980. *Politics and Policy Implementation in The Third World*, Princnton University Press, New Jersey
- Hariyoso S., — 2002 *Pembaruan Birokrasi dan Kebijaksanaan Publikl*, Peradaban, Jakarta.
- Hendrarso, E.S. 2005. *Penelitian Kualitatif: Suatu Pengantar*, dalam *Metode Penelitian Sosial: Berbagai Alternatif Pendekatan*, editor: Bagong Suyanto, Penerbit Kencana. Jakarta
- Leo Agustino, 2012. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, Penerbit Alfabeta Bandung
- Mazmanian, Daniel and Paul A, Sabatier (eds). 1981. *Effective Policy Implementation*. Health. Lexington Mass DC.
- Mohamad Thahir Haning, Hasniati, Mashuri H. Tahili,. 2023. *Public Trust Dalam Pelayanan Publik : Konsep, Dimensi dan Strategi*, Penerbit UPT Unhas Press Makassar
- Nugroho D, Riant. 2004. *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta : Gramedia
- Simarmata, DA. 1983. *Operation Research, Sebuah Pengantar*. Jakarta: PT.Gramedia
- Osborne, David dan Gaebler, Ted. 1992. *Mewirauahakan Birokrasi: Mentransformasi semangat wirauah ke dalam sektor publik*. (penerj. Abdul Rosyid). Jakarta: PT Pustaka Binaman Pressindo
- Sudjasmin, F.X. 1991. *Pembangunan Daerah Perbatasan Wilayah Teritorial RI dengan Pendekatan Kesejahteraan (Ekonomi) dan Sosial Budaya*. Jakarta: Lembaga Pertahanan Nasional.
- Suyono, Rudi Sugiono, and Elsa Tri Mukti. "Studi Dan Evaluasi Operasional Pelayaran Perintis Di Indonesia." *Jurnal TEKNIK-SIPIL* 18, no. 2 (2018).
- Tachjan, 2006. *Implementasi Kebijakan Publik*, Penerbit Bandung: Asosiasi Ilmu Politik Indonesia (AIPi).
- Umar, Hussyen. *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa* : Buku II, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001, Jurnal dan hasil penelitian
- Adris.a.putra (2016) *Pengembangan infrastruktur pelabuhan dalam mendukung pembangunan berkelanjutan*, *Jurnal Ilmiah Media Engineering* Vol.6 No.1, Januari 2016 (433-4) ISSN: 2087-9334
- Andi Sitti Chairunnisa (2012) *Kajian Jaringan Trayek Angkutan Laut Nasional Untuk Muatan Petikemas Dalam Menunjang Konektivitas Nasional*
- As'ari Hasim, 2017, *Disertasi, Implementasi Kebijakan Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil Terluar Di Propinsi Kepulauan Riau*, Universitas Padjadjaran Bandung.
- Edy Akhyary (2019), *Disertasi, Implementasi Kebijakan Transportasi Laut Di Daerah Perbatasan Propinsi Kepulauan Riau Tahun 2015*, Universitas Padjadjaran Bandung.
- GEOFANY, YUDA PERKASA. "Evaluasi Pelayaran MV. Palung Mas Pada Rute T-11 Program Tol Laut." PhD Thesis, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2022.
- Gultom, E. R. (2017). *Merefungsikan Pengangkutan Laut Indonesia Melalui Tol Laut Untuk Pembangunan Ekonomi Indonesia Timur*. *Develop*, 1(2). <https://doi.org/10.25139/dev.v1i2.381>.
- Iqbal, M Arsyad (2012), *Disertasi, Elektrifikasi Kawasan Perbatasan: (Studi tentang Perubahan Sosial Ekonomi dan Kesejahteraan Masyarakat di Kecamatan Sajingan Besar Kabupaten Sambas)*, Universitas Padjadjaran Bandung.
- Kadarisman dkk (Juli 2016) *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTranslog) - Vol. 03 No. 2, Policy Formulation Of Sea Transportation System*, ISSN 2355-4721.
- KA, Syafril KA Syafril, and Sujarwanto Sujarwanto. "Pengembangan Pelayaran Perintis Pada Perintis Pulau-Pulau Terisolir Di Kepulauan Riau." *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 17, no. 2 (2015): 43–53.
- Langas, Siahaan Denny, (2014) *Disertasi, Analisis Simpul Konektivitas Jaringan Transportasi Laut Koridor Ekonomi Vi Papua-Kepulauan Maluku*.
- Martini, Tini (2017), *Disertasi, Implementasi Kebijakan Sentra Kelautan Dan Perikanan Terpadu Di Kabupaten Natuna Provinsi Kepulauan Riau*, Universitas Padjadjaran Bandung.
- Pramita, Dienda Rieski, and Imbang Danandjojo. "Evaluasi Efektivitas Pelayanan Angkutan Laut Perintis Di Pulau Sumatera (Studi Kasus: Rute R-01)." *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 16, no. 1 (2014): 35–38.

-
- Puriningsih, Feroniksa Sekar, and K. A. Safril. "Pengembangan Transportasi Laut Dalam Upaya Meningkatkan Konektivitas Di Wilayah Nusa Tenggara Timur." *Warta Penelitian Perhubungan* 29, no. 2 (2018): 241–52.
- Priatno, Dany Hendrik. "Konsep Kapal Pengumpan Reguler Untuk Mendukung Angkutan Laut Perintis Di Wilayah Pulau-Pulau Terpencil." *Wave: Jurnal Ilmiah Teknologi Maritim* 4, no. 1 (2010): 12–20.
- Rahayu, Trisnowati (2014) disertasi judul Akuntabilitas Pelayanan Publik Di Pelabuhan Makassar (Studi Pada Pelayanan Barang di Divisi Pelayanan barang Dan Aneka Usaha- PT. Persero PELINDO IV-Cabang Makassar) Program Pasca Sarjana Universitas Negeri Makassar 2014
- Resmawan, Erwin. "Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Transportasi Bandar Udara Dan Jalan Di Kabupaten Malinau," 2015.
- Susanto, Primadi Candra, Yosi Pahala, and Tri Mulyani Setyowati. "Konektivitas Pelayanan Perintis Sebagai Bagian Sistem Distribusi Logistik Dalam Mendukung Keberhasilan Tol Laut." *Jurnal Transportasi, Logistik, Dan Aviastika* 1, no. 1 (2021): 97–109.
- Utami, Tri Kusumaning. "Peningkatan Pelayanan Perintis Untuk Wilayah Kepulauan Kabupaten Kota Baru Kalimantan Selatan." *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 17, no. 3 (2015): 112–20.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Undang-Undang RI No 19 tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang diperbaharui dengan Peraturan Pemerintah (PP) 22 Tahun 2011 tentang Angkutan diperairan.
- Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis Milik Negara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 675 Tahun 2022 tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Perintis Tahun Anggaran 2023.