



Implementasi Kebijakan Pemanduan Kapal di PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Pelabuhan Palembang

Rista Rikiatun¹, Gatot Budiarto¹, Martina¹

¹Jurusan Administrasi Publik, Universitas Sriwijaya, Palembang, Indonesia

Korespondensi: ristarikiatun@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan mengetahui Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan Kapal di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara, dokumentasi dan observasi. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori Edward III, dimana implementasi kebijakan ini dapat dilihat dari empat dimensi, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi dan struktur birokrasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan Kapal Di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang sudah berjalan, namun terdapat kekurangan diantaranya jumlah pandu dan pemahaman pandu terhadap SOP, sehingga penulis memberikan saran agar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2015 tetap dijalankan di tahun berikutnya, mengadakan rekrutmen pandu dan mengembangkan pelatihan kepada pandu kapal sebagai implementor kebijakan.

Kata kunci: implementasi, pelabuhan Palembang, pemanduan kapal, penundaan kapal, transportasi sungai

Abstract

This study aims to determine the implementation of the Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number 57 of 2015 concerning Guiding and Delaying Ships at PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), Palembang Port Branch. The method used in this research is a qualitative method. Data collection techniques are carried out through interviews, documentation and observation. The theory used in this research is the theory of Edward III, where the implementation of this policy can be seen from four dimensions, namely communication, resources, disposition and bureaucratic structure. The results shows that the implementation of the Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number 57 of 2015 concerning Guiding and Delaying Ships at PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Palembang Port Branch is already running well, but there are shortcomings including the number of guides and guidance understanding of the operational procedure requirements (SOP). The authors provide suggestions for the regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia number 57 of 2015 about the

RIWAYAT ARTIKEL

Diterima: 23/04/2020

Ditelaah: 18/07/2020

Diterbitkan: 10/12/2020

KUTIPAN

Rikiatun, R., Budiarto, G., Martina, M. (2020).

Implementasi Kebijakan Pemanduan Kapal di PT.

Pelabuhan Indonesia II Cabang Pelabuhan

Palembang. *PESIRAH: Jurnal Administrasi Publik*,

1(2), 26-32, doi:

10.47753/pjap.v1i2.21





guidance and postponement of ships to continue in the following year as well as conducting guide recruitment and developing training for guides ships as policy implementers.

Keywords: *delaying ship, guiding ship, implementation, Palembang harbors, river transportation*

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki 17.504 pulau yang tersebar di 34 provinsi. Tidak heran jika banyak pelabuhan dan kapal yang tersebar di Indonesia. Salah satunya pelabuhan yang terletak di Palembang yaitu Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang. Jasa pemanduan yaitu kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada nakhoda tentang keadaan perairan setempat agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan pelabuhan. Jasa pelayanan pemanduan kapal merupakan pelayanan pertama dan terakhir yang diberikan kepada kapal yang akan singgah di suatu pelabuhan. Oleh sebab itu, hal ini menjadi sangat penting pelayanan pemanduan untuk terus meningkatkan kualitas pelayanannya. Waktu tempuh kapal dapat diketahui bahwa estimasi waktu tempuh terlama yaitu tongkang dari Ambang Luar (AL) ke zona A sampai dengan G dengan waktu 10 jam. Sei lais ke laut/Al waktu tempuhnya 10 jam. Sementara untuk diurutkan kedua yaitu kapal dari AL ke zona A sampai dengan G estimasi waktu tempuh kapal 6 jam dan urutan ketiga yaitu kapal dari zona B ke zona G estimasinya 4 jam.

Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal No. 57 Tahun 2015 (Perhubungan, 2015) Pasal 1 ayat 4, pandu adalah pelaut yang memiliki keahlian dibidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal. Personel pandu akan membantu nakhoda dalam memberikan nasihat (advisor), informasi serta petunjuk kepada nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang artinya tanggung jawab kapal sepenuhnya tetap berada pada nakhoda.

Prosedur pelayanan pemanduan di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang diantaranya, Mengajukan PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal) ke Syahbandar. Surat dibawa ke PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang membuka PKK ke CS PPSA. Agen entry kedatangan kapal sistem VMS (Vasi Management System). Info ke koordinator planner untuk penetapan kedatangan kapal. Memberitahukan ke petugas VMS sudah ditetapkan. Cetak PBKB kapal di PPSA. Cetakan PBKB bagian entry data kepanduan untuk cetak SPK (Surat Perintah Kerja). SPK diserahkan ke Pandu untuk bertugas. Realisasi pemanduan atau proses pelayanan kapal. Pandu turun menyelesaikan SPK bagian entry data untuk diproses menjadi pranota. Dari pranota diserahkan kepada ke Divisi keuangan. Tugas pemanduan selesai.

Pandu dalam melaksanakan tugas pemanduan dengan baik maka diperlukan sarana penunjang yaitu, kapal tunda adalah kapal yang memiliki panjang lebih dari 70 meter yang melakukan olah gerak kapal di perairan wajib pandu dengan cara menggandeng, mendorong dan menarik kapal tongkang yang akan bersandar ke pelabuhan (Zulfikar, 2019). Kapal Pandu adalah sarana transportasi laut bagi petugas pandu untuk naik atau turun dalam berolah gerak di perairan wajib pandu. Kapal Kepil adalah sarana bantu pemanduan untuk pengepilan yaitu menerima dan atau melepas tali dari ke kapal untuk dipasangkan atau dilepaskan dari bolder.

PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) memiliki pandu kapal sebanyak 31 pandu. Kapal terdiri dari 8 pandu bandar dan 23 pandu laut. Pandu harus mematuhi Standar Operasional Prosedur (SOP) pemanduan kapal, salah satunya pandu menulis Surat Perintah Kerja (SPK). Berdasarkan gambar diatas menunjukkan bahwa pandu kapal tidak menuliskan jam berangkat dan jam selesai pemanduan kapal. Proses pelayanan pemanduan pandu membawa kapal lebih dari 3 kapal dan ada yang lebih dari 8 jam kerja perhari. Peraturan



Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal pasal 12 ayat 3 huruf d berbunyi: “keterangan jumlah kapal yang dipandu tidak boleh lebih dari 3 kapal dan/atau jam kerja tidak boleh melebihi 8 jam”. Apabila dikaitkan data diatas bahwasannya terdapat ketidaksesuaian dengan seharusnya. Pada jam mulai pemanduan terkadang tidak sesuai yang ditetapkan.

Keterlambatan kapal atau disebut dengan istilah Waiting Time (WT) berdasarkan data diatas di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang yang terlama 29,5 menit pada kapal Bomas Tiara TB. Keterlambatan disebabkan daerah pelayanan yang cukup berjauhan dan adanya permintaan dalam waktu bersamaan.

Jenis-jenis kapal yang masuk di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang untuk melakukan pelayanan pemanduan diantaranya, Kapal perang yaitu kapal yang digunakan untuk tujuan kepentingan militer atau angkatan bersenjata. Kapal niaga atau kapal dagang yaitu kapal yang dimiliki perusahaan swasta untuk mengangkut kargo, pengangkutan umum dan untuk tujuan komersial. Kapal penangkap ikan yaitu kapal yang digunakan menangkap ikan diperairan air laut Kapal khusus yaitu kapal untuk melakukan kegiatan tertentu Kapal penumpang yaitu kapal diperuntukan untuk penumpang.

Dalam pelaksanaan pemanduan dan penundaan kapal Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 57 Tahun 2015, jika dikaitkan dengan data-data diatas dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa permasalahan diantaranya, pertama, keterbatasan jumlah petugas pandu tidak sebanding dengan jumlah yang harus dijalan (dipandu) sehingga ada beberapa kapal dalam satu waktu. Kedua, dalam hal penggunaan kapal tunda dimana daerah pelayanan yang harus di jangkau secara bersamaan sehingga mengakibatkan salah satu kapal harus dilayani secara bergilir dan membuat keberangkatan tidak tepat waktu atau adanya waktu menunggu. Ketiga, terkadang pandu tidak menuliskan jam naik kekapal dan jam pandu selesai karena biasanya pandu kelelahan setelah melakukan pelayanan (Human eror).

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Carl Friedrich dalam (Nugroho 2016) kebijakan publik adalah serangkaian tindakan atau kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu, dan dengan ancaman dan peluang yang ada, di mana kebijakan yang diusulkan tersebut ditujukan untuk memanfaatkan potensi sekaligus mengatasi hambatan yang ada dalam rangka mencapai tujuan tertentu. Menurut Dye dalam (Indiahono 2009, 17) kebijakan publik, yaitu Segala yang dikerjakan pemerintah, mengapa mereka melakukan, dan perbedaan yang dihasilkannya” (what government did, why they do it and what differences it makes). Dalam pemahaman bahwa “keputusan” termasuk juga ketika pemerintah memutuskan untuk “tidak memutuskan” atau memutuskan untuk “tidak mengurus” suatu isu, maka yang menyatakan bahwa kebijakan publik merupakan “segala sesuatu yang dikerjakan dan tidak dikerjakan oleh pemerintah.

Secara umum, suatu kebijakan dianggap berkualitas dan mampu diimplementasikan ditentukan oleh beberapa elemen dalam yaitu: (a) tujuan yang ingin dicapai atau alasan yang dipakai untuk mengadakan kebijakan itu. Tujuan atau alasan suatu kebijakan dapat dikatakan baik jika tujuan atau alasan itu memenuhi kriteria Rasional. Artinya tujuan tersebut dapat dipahami atau diterima oleh akal sehat. Ini dilihat dari faktor-faktor pendukung yang tersedia. Suatu kebijakan yang tidak mempertimbangkan faktor pendukung, tidak dapat dianggap sebagai kebijakan yang rasional; (b) diinginkan (desirable). Tujuan dari kebijakan tersebut menyangkut kepentingan orang banyak, sehingga memperoleh dukungan dari banyak pihak. Asumsi yang dipakai dalam perumusan kebijakan itu realistis. Asumsi tersebut tidak mengada-ada. Asumsi ini menentukan tingkat validitas suatu kebijakan. Informasi yang digunakan cukup lengkap dan benar. Suatu kebijakan menjadi tidak tepat apabila didasarkan pada informasi yang tidak benar atau sudah kadaluarsa (out of date). Sementara itu, kebijakan yang didasarkan pada informasi yang kurang lengkap boleh jadi tidak sempurna atau tidak tepat (Abidin 2016, 166).



Implementasi kebijakan merupakan langkah yang sangat penting dalam proses kebijakan. Tanpa implementasi, suatu kebijakan hanyalah sebuah dokumen yang tidak bermakna dalam kehidupan bermasyarakat. Implementasi kebijakan pada dasarnya memiliki dua langkah dalam melaksanakan kebijakan yaitu langsung mengimplementasikannya dalam bentuk program atau melalui formulasi kebijakan dan turunan dari kebijakan publik tersebut (Nugroho, 2012). Implementing adalah tahap dimana kebijakan dilaksanakan melalui organisasi yang ada atau yang akan dibuat. Pelaksanaan kebijakan dilakukan dengan cara menyiapkan organisasi pelaksana menyiapkan manusia pelaksana menyiapkan prosedur pelaksana kebijakan (Nugroho, 2016).

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Menurut Whitney dalam (Nazir, 2003) penelitian dengan menggunakan metode deskriptif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat post positivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi. Data yang diolah dalam penelitian ini adalah data kualitatif yang dianalisis sesuai dengan tujuan penelitian. Untuk menguji keabsahan data dalam penelitian ini menggunakan teknik triangulasi data. Dari berbagai jenis teknik dalam triangulasi data, pada penelitian ini penulis menggunakan triangulasi teknik sumber.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dimensi Komunikasi

Edward III menyatakan bahwa komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik. Komunikasi digunakan agar pembuat kebijakan dan para implementor kebijakan akan konsisten dalam melaksanakan setiap kebijakan yang diterapkan dalam masyarakat. Terdapat tiga indikator yang digunakan dalam mengukur keberhasilan variabel komunikasi diantaranya transmisi, kejelasan, dan konsistensi.

Transmisi ialah penyaluran komunikasi yang baik akan menghasilkan implementasi yang baik pula. Berkaitan dengan adanya pendukung dari transmisi dibutuhkan wawancara terhadap informan penelitian untuk memudahkan dalam penulis dalam menganalisis. pemanduan kapal, dapat disimpulkan bahwa jenis komunikasi yang dilakukan antara pandu dan nahkoda komunikasinya secara langsung.

Kejelasan yang dimaksud komunikasi yang diterima para pelaksana harus jelas dan tidak membingungkan, para pelaksana kebijakan membutuhkan kejelasan informasi agar tujuan yang dikehendaki tercapai sesuai dengan konten kebijakan. informasi mengenai pelayanan pemanduan kapal olah gerak kapal, gerakan kapal yang ditinjau adalah gerakan yang mampu direspon kapal yaitu rolling, heaving, pitching. Jadi dalam olah gerak kapal informasi yang didapat dari pandu harus jelas dan dimengerti oleh nahkoda.

Indikator ketiga dalam komunikasi implementasi kebijakan pemanduan kapal adalah konsisten dalam memberikan informasi yang jelas kepada para pelaksana kebijakan terkait dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan Kapal Di PT. Pelabuhan Indonesia II (persero) Cabang Pelabuhan Palembang. Permenhub nomor 57 tahun 2015 tentang pemanduan dan penundaan kapal, terus keputusan menteri perhubungan republik indonesia, KP 482 tahun 2016 tentang alur pelayaran pelabuhan Palembang (KP_482_Tahun_2016 (1).pdf n.d.), ada juga keputusan kepala kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas II Palembang nomor PP-302/3/10/KSOP-PLG-17 tentang prosedur pemanduan dan penundaan kapal.



Dimensi Sumber Daya

Sumber daya merupakan hal penting lainnya dalam mencapai keberhasilan implementasi kebijakan. Menurut Edward III dalam mengimplementasikan kebijakan, indikator sumber daya terdiri dari beberapa elemen, yaitu staf, informasi, wewenang dan fasilitas.

Staf atau sumber daya manusia dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal Di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang ialah pandu. Sumber Daya Manusia (SDM) pemanduan adalah personil yang memiliki kualifikasi dan kompetensi tertentu dalam kegiatan pelaksanaan pemanduan dan penundaan kapal, sedangkan pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian dibidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal.

PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) memiliki pandu kapal sebanyak 31 pandu. Pemanduan kapal jumlah pandu terdiri dari 8 pandu bandar dan 23 pandu laut. Pandu bandar adalah petugas pandu yang melayani kegiatan sandar dan lepas sandar, sedangkan pandu laut adalah petugas pandu yang melayani kapal di perairan wajib pandu kelas I di sungai musi Palembang.

Menurut Edward III Informasi sendiri mempunyai dua bentuk pertama, informasi yang berhubungan dengan melaksanakan kebijakan dimana implementor harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan saat diberi perintah untuk melakukan tindakan. Kedua, informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan yang telah ditetapkan. Implementor disini harus mengetahui apakah pelaksana kebijakan patuh terhadap hukum. pelayanan pemanduan kapal dalam melakukan permintaan kedatangan kapal mematuhi adanya Standar Operasional Prosedur (SOP). SOP yang telah ditetapkan oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang.

Standar Operasional Prosedur (SOP) tersebut sudah termasuk dalam Surat Keputusan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor : PJ.01/15/4/1/TUD/UT/PI.II-19 tanggal 15 April 2019 tentang Pedoman Standar Operasional Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal Di Lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).

Wewenang, sumber daya dalam Implementasi Kebijakan Pemanduan Kapal. Kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan. Ketika wewenang itu nihil, maka kekuatan para implementor di mata publik tidak terlegitimasi, sehingga dapat menggagalkan proses implementasi kebijakan. Wewenang sendiri bersifat formal, maka sering terjadi adanya efektivitas kewenangan. Efektifitas akan menyurut manakala wewenang diselewengkan oleh para pelaksana demi kepentingan sendiri atau kelompok. Wewenang dalam memandu kapal termuat dalam surat penunjukkan petugas pandu. Dengan demikian, di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang sub bagian pelayanan kapal memiliki wewenang dalam pelayanan pemanduan kapal.

Fasilitas, sumber daya dalam Implementasi Kebijakan Pemanduan Kapal. Fasilitas merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan. Implementor mungkin memiliki staf yang mencukupi, mengerti apa yang dilakukannya, dan memiliki wewenang dalam melaksanakan tugas. Tanpa adanya fasilitas pendukung seperti sarana dan prasarana maka implementasi kebijakan tersebut tidak akan berhasil. Sarana pandu dalam memandu kapal ialah life jacket, pelampung, topi dan saat pandemi COVID-19 sekarang menggunakan masker dan sarung tangan. Prasarana dalam pemanduan kapal sendiri terdiri dari kapal tunda dan motor pandu.

Pentingnya fasilitas pendukung (sarana dan prasarana) untuk menjaga keselamatan pelayaran dan juga sebagai penunjang keberhasilan suatu implementasi kebijakan pemanduan kapal di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang. Sarana dan prasarana bantu pemanduan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang sudah memberikan fasilitas sarana dan prasarana pemanduan dan diawasi oleh tim pengawas saat pandu naik ke kapal. Sarana bantu pemanduan merupakan peralatan atau sistem yang digunakan pandu dalam melaksanakan tugas pemanduan untuk meningkatkan keselamatan, efisiensi dalam berolah gerak kapal.



Dimensi Disposisi

Disposisi adalah sikap dari pelaksana kebijakan. Jika pelaksanaan kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan harus mengetahui apa yang ingin dilakukan dan juga memiliki kemampuan untuk melaksanakannya, sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias. Efek disposisi dalam Implementasi Kebijakan Pemanduan Kapal. Efek disposisi adalah sikap para pelaksana akan menimbulkan hambatan terhadap implementasi kebijakan bila pelaksana kebijakan yang ada tidak melaksanakan kebijakan yang diinginkan oleh pejabat tinggi. Oleh karena itu, pemilihan dan pengangkatan pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi tinggi untuk kepentingan warga.

SPK merupakan laporan pertanggung jawaban pandu apabila sudah melaksanakan pemanduan kapal. SPK tersebut kemudian akan di entry data oleh sub bagian perencanaan pemanduan kelompok kerja perencanaan pemanduan dan penundaan. Pandu harus mematuhi Syarat Operasional Prosedur (SOP) pemanduan kapal, salah satunya pandu menulis Surat Perintah Kerja (SPK). menunjukkan bahwa pandu kapal melayani kapal mandara 3001 TK bendera indonesia pada tanggal 20 agustus 2019 dengan tunda golden tulip keterangannya OT/Assist. Namun pada SPK di atas pandu tidak menuliskan jam berangkat dan jam selesai pemanduan kapal.

Merujuk pada pengangkatan staf dalam birokrasi sesuai dengan kemampuan, kapabilitas dan kompetensinya, dengan demikian birokrasi akan memiliki pelayanan publik yang optimal, penilaian dalam bekerja dan juga bypassing personil pelaksana kebijakan. Untuk menjadi seorang pandu kapal (Pilot Service) di PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang yang bergerak di bidang jasa pelabuhan. Maka diperlukan seorang pandu harus berkompeten di bidang pelayaran dan juga memiliki dedikasi tinggi, memiliki ijazah pandu lebih utama. Apabila telah memenuhi sertifikat pandu, pengawas pemanduan memberikan surat keterangan petugas pandu yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kantor Kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas II Palembang.

Insentif membuat para pelaksana kebijakan melaksanakan perintah yang baik dengan cara menambah keuntungan atau biaya tertentu. Insentif yang didapatkan pandu di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang adalah antar jemput pandu dan rumah dinas. Insentif lebih yang didapat pandu antar-jemput pandu dan rumah dinas. Insentif tersebut diberikan agar pandu menunjukkan kinerja yang positif dan giat dalam bekerja. Manfaat insentif juga untuk meningkatkan kinerja pandu serta produktivitas di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang.

Dimensi Struktur Birokrasi

Variabel keempat yang mempengaruhi tingkat keberhasilan implementasi kebijakan publik adalah struktur birokrasi. Walaupun sumber daya untuk melaksanakan kebijakan tersedia, atau para pelaksana kebijakan mengetahui apa yang seharusnya dilakukan dan mempunyai keinginan untuk melaksanakan suatu kebijakan, kemungkinan kebijakan tersebut tidak dapat terlaksana karena kelemahan struktur birokrasi. Kebijakan yang kompleks menuntut adanya kerjasama, ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan yang tersedia maka akan menyebabkan sumber daya menjadi tidak efektif sehingga menghambat jalannya kebijakan. Birokrasi akan terlaksana dengan baik apabila melakukan koordinasi terhadap pelaksana kebijakan. Ada dua karakteristik yang mendongkrak kinerja struktur birokrasi kearah yang lebih baik adalah pertama, Membuat *standard operating procedures* yang lebih fleksibel. Kedua, melaksanakan fragmentasi.

PENUTUP

Proses Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal Di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang yang dilihat dari empat aspek implementasi kebijakan berdasarkan teori George C. Edward III.



Memberikan kesimpulan sebagai berikut. Komunikasi, aspek ini sudah terlaksana yakni sudah ada transmisi, kejelasan dan konsistensi dalam implementasi kebijakan pemanduan kapal. Sumber daya, Staf dalam pemanduan kapal memiliki kapasitas yang cukup, namun saja dalam tugas kepanduan jumlah kapal yang dipandu tidak lebih dari 3 kapal per hari dan atau kerja tidak lebih dari delapan jam. Disposisi, efek disposisi sudah terlaksana namun, ada kekurangan pada pandu tidak menuliskan jam berangkat dan jam selesai dalam SPK pandu. Melakukan pengaturan birokrasi termuat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal pada Bab IV pasal 11 ayat 3. Proses implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Palembang menurut teori Edward III sudah berjalan baik namun terdapat kekurangan dari segi staf dan efek disposisi.

DAFTAR PUSTAKA

- Abu Qdais, H. A., Hamoda, M. F., & Newham, J. (1997). Analysis of residential solid waste at generation sites. *Waste Management & Research*, 15(4), 395–405. doi: [10.1177/0734242X9701500407](https://doi.org/10.1177/0734242X9701500407)
- Abidin, said zainal. 2016. Kebijakan Publik. 13th ed. Jakarta.
- Agus Setiono, Beni. 2012. “Sistem Operasional Pelayanan Pemanduan Terhadap Keselamatan Kapal Di Pt. Pelabuhan Indonesia Iii (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.” [Http://Dspace.Hangtuah.Ac.Id:8080/Xmlui/Handle/Dx/972](http://Dspace.Hangtuah.Ac.Id:8080/Xmlui/Handle/Dx/972) (May 25, 2021).
- Agustino, Leo. 2017a. Dasar-Dasar Kebijakan Publik. 7th ed. Bandung: Alfabeta.
- Deta, Windra. 2018. “Pengaruh Disiplin Kerja Terhadap Kinerja Pegawai Pada Unit Pemanduan Kapal Di Sei Kolak Kijang.”
- Indiahono, Dwiyanto. 2009. Kebijakan Publik. Yogyakarta: Gava media.
- Nazir, Moh. 2003. Metode Penelitian. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nugroho, Riant. 2012. Public Policy. keempat. Jakarta: PT Gramedia.
- . 2016a. Kebijakan Publik Di Indonesia. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- . 2016b. Public Policy. 6th ed. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan Dan Penundaan Kapal
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Kp 482 Tahun 2016 Tentang Penetapan Alur Pelayaran , Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas Dan Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya Di Pelabuhan Palembang
- Sari, Ika Citra, Ruddy Suwandi, Arif Satria, And Deni Achmad Soeboer. 2017. “Peran Approaching Time Dalam Peningkatan Pelayanan Jasa Pemanduan Kapal Di Pelabuhan Utama Tanjung Priok.” *Jurnal Teknologi Perikanan Dan Kelautan* 7(2): 191–98. [Https://Journal.Ipb.Ac.Id/Index.Php/Jtpk/Article/View/15221](https://Journal.Ipb.Ac.Id/Index.Php/Jtpk/Article/View/15221) (June 1, 2021).
- Sugiyono. 2007. Metode Penelitian Bisnis. Bandung: Alfabeta.
- . 2013. Metode Penelitian Administrasi. Bandung: Alfabeta.
- . 2016. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Zulpikar, Zulpikar. 2019. “Prosedur Pelayanan Jasa Pemanduan Dan Penundaan Kapal Di Pt.Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Batam.”