

Implementasi Kebijakan Pelayanan Publik Pengoperasian KMC Kartini 1 Rute Semarang - Karimunjawa PP Oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah Tahun 2014 – 2016

**Oleh:
Agung Prasetya**

**Departemen Ilmu Politik dan Pemerintahan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Diponegoro**

Jalan Profesor Haji Soedarto, Sarjana Hukum Tembalang Semarang
Kotak Pos 1269 Telepon (024) 7465407 Faksimile (024) 7465405
Laman: <http://www.fisip.undip.ac.id> email: fisip@undip.ac.id

Abstract

KMC Kartini 1 as an implementation of public service policy needs to be seen how the process of implementation of its policy, whether in the end will get a result in accordance with the goal or target of the policy itself. Judging from the above reasons why research on this implementation is done 1) In terms of management or operation KMC Kartini 1 where less effective and efficient. 2) The objective in terms of increasing PAD is considered not to reach the target. 3) There is a competition of ships

The research method used is qualitative approach with data collection technique that is observation, interview and document. Informants or resource persons in this research are Kasi Operational and Staff of Central Java Transportation Office of Transportation, KMC Kartini 1 Customer Service, KMC Kartini 1 Captain.

The result of research shows that KMC Kartini 1 public service policy reach 3 out of 4 main objectives. First, provide the means of sea transportation Jepara-Karimunjawa. Secondly, increasing tourism in Jepara regency. Third, to encourage economic growth in Jepara regency. As for the fourth, increasing revenue is considered less successful. The failure occurs due to several factors. First, from the relationship of cooperation management. Second, the condition of the old ship. Third, the competition of the ship. Fourth, weather conditions. to strive for the achievement of the failed objective the Department of Transportation of Central Java Province did two things: first, transfer the management to SPJT where it is rejected by SPJT. Secondly, the KMC Kartini 1 vessel chartering effort to the private sector failed to be implemented.

Recommendations for Central Java Provincial Government KMC Kartini should not be managed by government agencies in this case the Department of Transportation of Central Java Province. Second, if the management is still charged to the Department of Transportation, the Department of Transportation of

Central Java Province can make a breakthrough cooperation with the private sector. Third, the condition of the ship, especially parts of machinery that are older than 5 years should be replaced with a new engine or even a new ship.

Keywords : *Implementation of Policy, Public Service*

KMC Kartini 1 sebagai suatu implementasi kebijakan pelayanan publik perlu dilihat bagaimana proses pelaksanaan kebijakannya, apakah pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri. Menilik dari hal tersebut alasan mengapa penelitian terhadap implementasi ini dilakukan yaitu 1) Dalam hal pengelolaan atau pengoperasian KMC Kartini 1 dimana kurang efektif dan efisien. 2) Tujuan dalam hal peningkatan PAD dinilai tidak mencapai target. 3) Terdapat persaingan kapal

Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data yaitu observasi, wawancara dan dokumen. Informan atau narasumber dalam penelitian ini adalah Kasi Operasional dan Staff Balai Transportasi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, , Staff Customer Service KMC Kartini 1, Kapten Kapal KMC Kartini 1.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan pelayanan publik KMC Kartini 1 berhasil mencapai 3 dari 4 tujuan utamanya. Pertama, menyediakan sarana transportasi laut Jepara-Karimunjawa. Kedua, meningkatkan kepariwisataan di Kabupaten Jepara. Ketiga, mendorong pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Jepara. Sedangkan untuk yang keempat, meningkatkan pendapatan dinilai kurang berhasil. Kegagalan tersebut terjadi karena beberapa faktor. Pertama, dari hubungan pengelolaan kerjasama. Kedua, kondisi kapal yang sudah tua. Ketiga, persaingan kapal. Keempat, keadaan cuaca. Untuk mengupayakan tercapainya pencapaian tujuan yang gagal tersebut Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah melakukan 2 hal yaitu pertama, memindahkan pengelolaan ke SPJT dimana hal tersebut ditolak oleh SPJT. Kedua, melakukan upaya penyewaan kapal KMC Kartini 1 kepada pihak swasta yang gagal dilaksanakan.

Rekomendasi untuk Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Tengah KMC Kartini sebaiknya tidak dikelola instansi pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah. Kedua, jika pengelolaan masih dibebankan kepada Dinas Perhubungan sebaiknya Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah dapat membuat terobosan kerjasama dengan swasta. Ketiga, kondisi kapal terutama bagian mesin yang sudah berusia lebih dari 5 tahun sebaiknya diganti dengan mesin atau bahkan kapal yang baru.

Kata Kunci : *Implementasi Kebijakan, Pelayanan Publik*

PENDAHULUAN

Kondisi Indonesia yang berbentuk kepulauan tentunya menjadi masalah tersendiri yang dihadapi oleh masyarakat maupun pemerintah yaitu masalah transportasi. Tak terkecuali khususnya di Kepulauan Karimunjawa, Kabupaten Jepara, Provinsi Jawa Tengah. Transportasi sendiri adalah kegiatan pemindahan barang dan muatan dari suatu tempat ke tempat lain (Salim, 2006:6). Sedangkan alat transportasi merupakan salah satu media utama bagi masyarakat untuk bermobilitas baik barang maupun jasa. Dalam mempelajari ilmu transportasi mempunyai banyak kaitan dengan ilmu-ilmu lain seperti: manajemen, pemasaran, pembangunan, ekonomi, undang-undang, dan kebijaksanaan pemerintah (Salim, 2006:7). Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara.

Secara umum, persoalan kondisi transportasi di daerah kepulauan khususnya di Kepulauan Karimunjawa, Kabupaten Jepara, Provinsi Jawa Tengah berkuat pada kurangnya akses sarana transportasi menuju daerah tersebut. Kurangnya akses transportasi tersebut tentunya berpengaruh terhadap tingkat pertumbuhan ekonomi yang rendah di kawasan tersebut. Padahal sarana transportasi merupakan urat-nadi perekonomian. Buruknya transportasi akan menjadikan ekonomi lesu, dan harga barang-jasa naik. Terlebih lagi pulau Karimunjawa merupakan salah satu pulau dengan potensi wisata yang sangat besar yang tentunya dapat memberikan manfaat positif bagi masyarakat maupun pemerintah yang sangat sayang sekali jika tidak dioptimalkan. Dengan situasi tersebut munculah program pelayanan publik dalam hal sarana transportasi dimana pemerintah Daerah Provinsi Jawa Tengah bekerjasama dengan pemerintah daerah Kabupaten Jepara melakukan pengadaan kapal penumpang cepat Kartini 1 lintas Jepara-Karimunjawa. Perjanjian ini mengacu pada pasal 87 Undang-undang UU No. 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, daerah dapat mengadakan kerjasama antar daerah yang diatur dengan Keputusan Bersama. Adapun tujuan kerjasama antar daerah Provinsi Jawa Tengah dengan Kabupaten Jepara yang tercantum dalam naskah Perjanjian Kerjasama adalah a) menyediakan sarana

transportasi laut Jepara-Karimunjawa sebagai upaya peningkatan pelayanan kepada masyarakat b) meningkatkan kepariwisataan di Jawa Tengah khususnya Kabupaten Jepara c) mendorong pertumbuhan ekonomi di Jawa Tengah khususnya Kabupaten Jepara d) Meningkatkan Pendapatan Daerah. Namun dalam pelaksanaannya kebijakan pelayanan publik ini tentunya juga tidak terlepas dari berbagai masalah yang membuat kebijakan pelayanan publik menjadi kurang maksimal dalam mencapai tujuannya. Terutama setelah kebijakan tersebut berjalan beberapa waktu.

Kondisi tersebut disebabkan karena beberapa faktor, yaitu *Pertama*, dalam hal pengelolaan atau pengoperasian kapal motor cepat Kartini 1 ini yang mengelola adalah Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dengan bekerjasama bersama pihak swasta yaitu PT Pualam Mas Sejahtera sebagai pihak yang mengageni KMC Kartini 1. Ditunjuknya pihak swasta dalam hal ini PT pualam mas sejahtera dikarenakan pemerintah tidak boleh mengelola kapal secara mandiri. *Kedua*, tujuan pengadaan KMC Kartini 1 dalam hal meningkatkan pendapatan asli daerah juga dinilai kurang berhasil. Dimana hal tersebut dapat dilihat dari perbandingan pendapatan dan biaya operasinya. Sejak tahun 2004-2015 total pendapatan 13.455.220.000 sedangkan biaya operasi yang dikeluarkan 25.323.800.000 dimana hal tersebut menghasilkan defisit sebesar 11.868.580.000 selama 12 tahun. *Ketiga*, yang menjadikan KMC Kartini 1 perlu untuk dievaluasi keberadaannya masih layak dipertahankan atau tidak adalah dalam hal transportasi saat ini sudah ada 3 kapal lain yang beroperasi menuju Pulau Karimunjawa. *Ketiga*, kapal tersebut adalah pertama Kapal Ginjai yang dimiliki BUMN, kedua Kapal Pelni yang juga dimiliki oleh BUMN, dan yang ketiga Kapal Bahari Ekspres yang kepemilikannya dimiliki oleh swasta.

Melihat berbagai masalah tersebut peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana kebijakan tersebut diimplementasikan dengan judul penelitian “Implementasi Kebijakan Pelayanan Publik Pengoperasian KMC Kartini 1 Rute Semarang-Karimunjawa Oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah Tahun 2014-2016”.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data yaitu wawancara, observasi, dan telaah dokumen yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah dan dari beberapa sumber yang relevan seperti jurnal dan media internet. Informan dalam penelitian ini adalah Kasi Operasional Balai Transportasi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, Staff Balai Transportasi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *Staff Customer Service* KMC Kartini 1, Kapten Kapal KMC Kartini 1.

KERANGKA TEORI

Kebijakan Publik

Kebijakan publik menurut Edward III dan Sharkansky dalam Islamy (1984: 18) adalah:

What government say and do, or not to do. It is the goals or purpose of government programs. Kebijakan publik adalah apa yang pemerintah katakan dan dilakukan atau tidak dilakukan. Kebijakan merupakan serangkaian tujuan dan sasaran dari program-program pemerintah.

Selain itu menurut Carl Friedrich dalam Dwiyanto (2009: 18), mendefinisikan kebijakan sebagai 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-tujuan tertentu.

Implementasi Kebijakan

Secara umum istilah implementasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti pelaksanaan atau penerapan. Istilah implementasi biasanya dikaitkan dengan suatu kegiatan yang dilaksanakan untuk mencapai tujuan tertentu.

Kamus Webster, merumuskan bahwa *to implement* (mengimplementasikan) berarti *to provide the means for carryingout* (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu), *to give practicia effect to* (menimbulkan dampak atau

akibat terhadap sesuatu). Pengertian tersebut mempunyai arti bahwa untuk mengimplementasikan sesuatu harus disertakan sarana yang mendukung yang nantinya akan menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu itu.

Van Meter dan Van Horn (dalam Agostino, 2006:139) mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Adapun implementasi kebijakan menyangkut tiga hal, yaitu sebagai berikut :

1. Adanya tujuan atau sasaran kebijakan
2. Adanya aktivitas atau kegiatan pencapaian tujuan
3. Adanya hasil kegiatan

Model Implementasi Kebijakan

Pendekatan Top-Down

Pendekatan yang bersifat *top-down* dipakai untuk mengklasifikasikan para peneliti Generasi II yang menggunakan logika berfikir dari atas kemudian melakukan pemetaan ke bawah untuk melihat keberhasilan atau kegagalan implementasi suatu kebijakan. Menggunakan Bahasa Sabatier (1986), pendekatan *top-down* dilakukan oleh para peneliti dengan langkah sebagai berikut : “*they started with policy decision (usually statute) and examined the extent to which is legally-mandated objectives were achieved overtime and why*”. Pendekatan ini seringkali juga disebut *policy-centered* karena focus perhatian peneliti hanya tertuju

pada kebijakan dan berusaha untuk memperoleh fakta-fakta apakah kebijakan tersebut ketika diimplementasikan mampu mencapai tujuannya atau tidak.

Secara garis besar, tahapan-tahapan kerja para peneliti Generasi II yang menggunakan pendekatan *top-down* biasanya adalah sebagai berikut :

1. Memilih kebijakan yang akan dikaji
2. Mempelajari kebijakan dokumen yang ada untuk dapat mengidentifikasi tujuan dan sasaran kebijakan yang secara formal tercantum dalam dokumen kebijakan.
3. Mengidentifikasi bentuk-bentuk keluaran kebijakan yang digunakan sebagai instrumen untuk mencapai tujuan dan sasaran kebijakan.
4. Mengidentifikasi apakah keluaran kebijakan telah diterima oleh kelompok sasaran dengan baik.
5. Mengidentifikasi apakah keluaran kebijakan tersebut memiliki manfaat bagi kelompok sasaran.
6. Mengidentifikasi apakah muncul dampak setelah kelompok sasaran memanfaatkan keluaran kebijakan yang mereka terima. Analisis kemudian diarahkan untuk mengetahui apakah dampak yang muncul tersebut berimplikasi terhadap terwujudnya tujuan kebijakan sebagaimana ditetapkan dalam dokumen kebijakan.

Dengan langkah kerja sebagaimana digambarkan, maka penelitian yang bersifat *top-down* lebih tepat dipakai untuk menilai efektivitas implementasi suatu kebijakan, yaitu untuk memastikan apakah apakah tujuan-tujuan kebijakan yang telah diterapkan dapat tercapai di lapangan atau tidak.

Untuk melihat keefektifitas dan keefisienan implementasi kebijakan tersebut dapat dilihat dengan teori menurut Finance dalam Yuwono (2003: 135-136) ada 4 dasar tipe evaluasi sejalan dengan tujuan yang ingin dicapai. Keempat tipe tersebut adalah:

1. Evaluasi kecocokan (*appropriateness evaluation*) evaluasi ini untuk menguji dan mengevaluasi apakah kebijakan yang sedang berlangsung cocok untuk dipertahankan dan apakah dibutuhkan kebijakan baru sebagai pengganti kebijakan ini? Pertanyaan penting dalam evaluasi ini adalah siapa aktor yang seharusnya menjalankan kebijakan publik tersebut. Pertanyaan ini berfungsi dalam menentukan tingkat kecocokan implementasi kebijakan.
2. Evaluasi efektifitas (*effectiveness evaluation*), evaluasi yang menguji dan menilai apakah kebijakan yang dijalankan menghasilkan hasil dan dampak yang diharapkan. Serta apakah tujuan yang hendak dicapai telah mampu diwujudkan. Kemudian apakah dampak yang diharapkan sebanding dengan usaha yang dilakukan. Fokus evaluasi ini terletak pada mekanisme pengujian berdasarkan tujuan yang hendak dicapai yang telah ada pada setiap kebijakan.
3. Evaluasi efisiensi (*efficiency evaluation*), untuk menguji dan menilai suatu kebijakan dengan menggunakan tolak ukur ekonomis, yaitu dengan memperhatikan apakah input yang telah digunakan dan hasilnya sebanding dengan output kebijakan. Kemudian melihat apakah cukup efisien penggunaan keuangan publik untuk mencapai dampak yang diharapkan.
4. Evaluasi meta (*meta-evaluation*). Evaluasi ini untuk menguji dan menilai proses evaluasi itu sendiri.

Pelayanan Publik

Secara estimologis, dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (Alwi, dkk, 1995:7) menyatakan pelayanan ialah “usaha melayani kebutuhan orang lain”.

Pelayanan pada dasarnya adalah kegiatan yang ditawarkan kepada konsumen atau pelanggan yang dilayani, yang bersifat tidak berwujud dan tidak dapat dimiliki.

Pelayanan menurut Gonroos dalam (Ratminto, 2005:27) adalah suatu aktivitas atau serangkaian aktivitas yang bersifat tidak kasat mata yang terjadi sebagai akibat interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal lain-hal lain yang disediakan oleh perusahaan pemberi pelayanan yang dimaksudkan untuk memecahkan permasalahan konsumen.

Pelayanan oleh atap adya barata (2003: 18) disamakan dengan kata *service* dan dapat diuraikan sebagai berikut:

- *Self Awareness:*
menanamkan kesadaran diri sehingga dapat memahami posisi, agar mampu memberikan pelayanan dengan benar
- *Enthusiasm:*
melaksanakan pelayanan dengan penuh gairah
- *Reform:*
memperbaiki kinerja pelayanan dari waktu ke waktu
- *Value:*
memberikan pelayanan yang mempunyai nilai tambah
- *Impressive:*
menampilkan diri secara menarik, tetapi tidak berlebihan
- *Care:*
memberikan perhatian atau kepedulian kepada pelanggan secara optimal
- *Evaluation:*
mengevaluasi pelaksanaan layanan yang sudah diberikan

PEMBAHASAN

A. Praktik Pelaksanaan Kebijakan Pelayanan Publik KMC Kartini 1

1. Pencapaian 4 Tujuan Utama KMC Kartini 1

Dalam praktiknya kebijakan pelayanan publik KMC Kartini 1 dapat dikatakan berhasil mencapai 3 dari 4 tujuan utamanya. Pertama, menyediakan sarana transportasi laut Jepara-Karimunjawa sebagai upaya peningkatan pelayanan kepada masyarakat. Kedua, meningkatkan kepariwisataan di Jawa Tengah khususnya Kabupaten Jepara. Ketiga, mendorong pertumbuhan ekonomi di Jawa Tengah khususnya Kabupaten Jepara. Sedangkan untuk yang keempat, meningkatkan pendapatan daerah pemerintah Provinsi Jawa Tengah khususnya Dinas Perhubungan dapat dikatakan kurang berhasil dalam mencapai tujuan tersebut.

2. Kegagalan Pencapaian Tujuan KMC Kartini 1

- a. Hubungan Kerjasama Pengelolaan dimana KMC Kartini 1 merupakan kapal milik Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Tengah yang pada awalnya dibeli bersama dengan Pemerintah Kabupaten Jepara. KMC Kartini 1 dikelola oleh Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Tengah yang dilaksanakan dibawah Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah. Dalam proses pelaksanaannya KMC Kartini 1 ini yang mengelola adalah Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dengan bekerjasama dengan pihak swasta yaitu PT Pualam Mas Sejahtera sebagai pihak yang mengageni KMC Kartini 1. Sesuai surat perjanjian kerjasama PT Pualam Mas Sejahtera ditunjuk oleh pemerintah Provinsi Jawa Tengah sebagai pihak pengoperasi atau pengelola KMC Kartini 1. Ditunjuknya pihak swasta dalam hal ini PT Pualam Mas Sejahtera dikarenakan pemerintah tidak boleh mengelola kapal secara mandiri.

Terdapat beberapa Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah serta pasal-pasal didalamnya yang menegaskan diwajibkannya suatu badan hukum resmi mengelola angkutan laut diantaranya:

1. UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 8 Ayat 1:
Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan

kapal berbendera indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

2. PP No. 20 tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan Pasal 1 Ayat 3: Angkutan Laut Dalam Negeri adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional

Pasal 5 Ayat 1 : Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia

3. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut Pasal 1 Ayat 2: Angkutan Laut Dalam Negeri adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional

Pasal 1 Ayat 13: Perusahaan Angkutan Laut Nasional adalah perusahaan angkutan laut berbadan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut dalam wilayah perairan Indonesia dan/atau dari dan ke pelabuhan di luar negeri

Pasal 4 Ayat 1: Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diwakili oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia

Pasal 68 Ayat 1: Usaha angkutan laut dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional yang Berbadan Hukum Indonesia (BHI) berbentuk Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah

(BUMD) atau Koperasi, yang didirikan khusus untuk usaha itu.

Sedangkan alasan mengapa diharuskannya sebuah PT, BUMN / BUMD, Koperasi yang khusus bergerak dibidang pelayaran secara khusus dimaksudkan untuk menghindari beberapa hal yaitu:

1. Ketidakjelasan siapa yang bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal dan penumpang apabila terjadi kecelakaan / musibah kapal
2. Kesulitan dalam pelaksanaan audit manajemen kapal, baik menyangkut teknis operasi kapal, nautis, teknis radio pengawakan dan operasional darat, terkait dengan sertifikasi / dokumen-dokumen kapal.
3. Mekanisme penganggaran dalam APBD kurang fleksible untuk diterapkan dalam manajemen operasional kapal
4. Status kepegawaian crew dan ABK kapal tidak jelas
5. Pengelolaan dan pengoperasian tidak dapat ditangani secara profesional
6. In Efisiensi anggaran (pendapatan lebih kecil dari pembiayaan APBD)

Menilik hal diatas, pengelolaan KMC Kartini 1 memang selayaknya tidak dibebankan atau dilakukan oleh pemerintah Provinsi Jawa Tengah dalam hal ini yaitu Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah. Alangkah baiknya pengelolaan dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional yang Berbadan Hukum Indonesia (BHI) berbentuk Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) atau Koperasi, yang didirikan khusus untuk usaha itu. Belum lagi kondisi kerjasama dengan swasta yang dilakukan pada kenyataannya hanya sebatas “pinjam nama” seperti yang dikatakan oleh Staff Balai Transportasi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah. Tentunya hal ini membuat kerjasama

menjadi tidak produktif sehingga tidak adanya terobosan baru yang inovatif untuk membuat pelayanan publik KMC Kartini 1 semakin baik.

- b. Keadaan atau kondisi kapal sebagai alat utama transportasi tentunya menjadi faktor paling vital dalam berlangsungnya pelayanan publik KMC Kartini 1 ini. Kapal ini menjadi alat utama transportasi yang digunakan untuk mengantar masyarakat yang ingin berpergian ke Pulau Karimunjawa maupun sebaliknya. Usia kapal yang sudah berumur tua karena sudah digunakan sejak tahun 2004 hingga 2017 belum pernah diganti sekalipun. Tentunya membuat performa kapal menjadi tidak maksimal lagi. Cukup sering terjadi kerusakan yang dialami kapal KMC Kartini 1 yang mengganggu jalannya proses transportasi bahkan terkadang hingga mengakibatkan KMC Kartini 1 gagal berlayar. Hal ini tentunya membuat KMC Kartini 1 rugi karena tidak ada pelayaran yang otomatis KMC Kartini 1 tidak dapat pemasukan dari para penumpang. Selain itu kerusakan yang terjadi juga tentunya membuat KMC Kartini 1 mengeluarkan biaya tambahan untuk memperbaiki kerusakan-kerusakan yang terjadi. Tentunya ini membuat anggaran pengelolaan KMC Kartini menjadi semakin besar.
- c. Persaingan Kapal dimana awal diselenggarakannya kebijakan KMC Kartini 1 oleh Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Tengah melalui Dinas Perhubungan. KMC Kartini 1 merupakan kapal pertama yang melakukan pelayaran dari Kota Semarang–Kabupaten Jepara–Kepulauan Karimunjawa namun selang beberapa tahun kemudian barulah diikuti oleh kapal-kapal lainnya yang juga berlayar menuju Pulau Karimunjawa. Hal tersebut tentunya menjadikan persaingan semakin sulit dikarenakan munculnya operator-operator baru dengan kondisi kapal yang lebih baik dan cepat dibanding KMC Kartini 1.
- d. Keadaan cuaca dimana sebagai alat transportasi laut tentunya kapal dalam melakukan pelayaran tergantung juga pada keadaan alam yaitu cuaca. Seringkali dalam pelayaran terutama pada kondisi musim hujan KMC Kartini tidak bisa melakukan pelayaran karena keadaan cuaca yang tidak mendukung. Jika terjadi kegagalan berlayar karena cuaca yang tidak

bersahabat tentunya membuat Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah merugi karena pemasukan dari penumpang tidak ada akibat kapal gagal berlayar karena uang pembelian tiket tersebut nantinya akan dikembalikan 100% tanpa pengurangan sedikitpun.

4. Upaya Lembaga Formal Dinas Perhubungan Meningkatkan Upaya Pencapaian Tujuan

- a) Pemindahan Pengelolaan KMC Kartini 1 ke Sarana Pembangunan Jawa Tengah (SPJT)

Menilik dari ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut Pasal 68 Ayat 1: Usaha angkutan laut dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional yang Berbadan Hukum Indonesia (BHI) berbentuk Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) atau Koperasi, yang didirikan khusus untuk usaha itu. Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Tengah khususnya Dinas Perhubungan disini merasa bahwa pengelolaan yang dibebankan kepadanya akan menjadi tidak optimal dalam proses penyelenggaraannya. Karena pengelolaan kapal ini memang dirasa seharusnya dilakukan oleh suatu badan hukum yang khusus dibidangnya dalam hal ini khusus pada bidang pelayaran. Oleh sebab itu, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah melakukan upaya pengalihan pengelolaan agar KMC Kartini 1 lebih maksimal pengelolaannya dan juga kinerja pegawai Dinas Perhubungan sendiri juga dapat lebih maksimal. Namun nyatanya pihak Sarana Pembangunan Jawa Tengah (SPJT) tidak bersedia atau menolak tawaran pengambil alihan pengelolaan KMC Kartini 1 dari Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah. Latar belakang penolakan tersebut kemungkinan besar diakibatkan oleh pihak Sarana Pembangunan Jawa Tengah (SPJT) mengetahui bahwa betapa sulitnya mengelola sebuah kapal yaitu KMC Kartini 1 tersebut.

b) Penyewaan KMC Kartini 1 Kepada Pihak Swasta. Pada tahun 2013-2014 untuk lebih meningkatkan pengelolaan KMC Kartini 1, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah mencoba mewacanakan untuk membuka kerjasama dengan pihak swasta melalui sistem sewa. Namun hal tersebut gagal atau tidak kunjung terjadi. Terdapat beberapa faktor utama penyebab sistem sewa kapal KMC Kartini 1 gagal dilaksanakan. *Pertama*, pada waktu pembahasan penyewaan kapal KMC Kartini 1 kepada swasta terjadi perubahan di kantor dan pimpinan di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah. Perubahan tersebut membuat bubarnya tim yang dibentuk khusus untuk mengkaji kebijakan penyewaan KMC Kartini 1 tersebut. Dan bubarnya tim tersebut terjadi sebelum rampungnya proses penyewaan kapal KMC Kartini 1 kepada swasta. Bubarnya tim tersebut juga dikarenakan karena pada awal pembentukan tim tersebut penunjukan tidak berdasarkan jabatan melainkan hanya dari penunjukan nama perorangan. Sehingga ketika ada perubahan struktur jabatan di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah pada saat itu, pemegang jabatan baru tidak punya kewajiban melanjutkan wacana kebijakan penyewaan KMC Kartini 1 tersebut. Sehingga wacana tersebut terputus hingga kini dan tidak pernah dibahas kembali.

Kedua, kriteria penyewaan kapal KMC Kartini 1 yang dinilai memberatkan pihak swasta yang ingin menyewa KMC Kartini 1. Kriteria atau poin tersebut adalah semua perawatan yang besar-besar ditanggung oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah. Keinginan Dinas Perhubungan adalah kapal KMC Kartini 1 di sewa murni secara keseluruhan. Tetapi dalam pembahasan tawar menawar para pihak swasta merasa keberatan dan meminta perawatan *maintenance* mesin induk ditanggung oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah. Hal tersebut tentunya dirasa memberatkan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah karena mesin induk diprediksi menjadi salah satu penyumbang biaya operasional terbesar nantinya. Hal itu terjadi karena mesin yang tentunya selalu digunakan dan sudah tua.

PENUTUP

Kesimpulan

Dalam praktiknya implementasi kebijakan pelayanan publik KMC Kartini 1 dapat dikatakan berhasil mencapai 3 dari 4 tujuan utamanya. Satu-satunya kegagalan pencapaian tujuan adalah meningkatkan pendapatan daerah Pemerintah Provinsi Jawa Tengah. Penyebab kegagalan pencapaian tujuan tersebut. *Pertama*, dari manajemen atau hubungan pengelolaan kerjasama. *Kedua*, kondisi kapal yang sudah tua. *Ketiga*, persaingan kapal. *Keempat*, keadaan cuaca.

Sementara itu untuk mengupayakan tercapainya pencapaian tujuan yang gagal tersebut Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah melakukan 2 hal yaitu pertama, memindahkan pengelolaan ke SPJT dimana hal tersebut ditolak karena menurut temuan penelitian SPJT bukanlah lembaga yang secara khusus mengelola masalah transportasi. Kedua, melakukan upaya penyewaan kapal KMC Kartini 1 kepada pihak swasta yang gagal dilaksanakan karena bubarnya tim pengkajian penyewaan serta ketidakteemuan titik temu tawar-menawar kriteria perjanjian penyewaan kapal terutama terkait masalah perawatan mesin antara pihak swasta dengan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah.

Saran

Berdasarkan simpulan yang telah dipaparkan di atas, maka peneliti menetapkan beberapa saran, saran yang diberikan peneliti adalah:

1. Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Tengah dalam hal pengelolaan KMC Kartini sebaiknya tidak membebankan pengelolaan kepada instansi pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah. Pengelolaan tersebut mungkin bisa dengan dibentuknya BLU (Balai

Layanan Umum) atau badan hukum khusus guna mengelola KMC Kartini 1 agar dapat dikelola secara lebih maksimal.

2. Jika pengelolaan masih dibebankan kepada Dinas Perhubungan sebaiknya Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah dapat membuat terobosan kerjasama dengan swasta seperti perjanjian sewa yang telah pernah diwacanakan sebelumnya tapi tidak kunjung direalisasikan. Tentunya bentuk sewa ini diharapkan dapat menjadi jalan keluar agar kebijakan pelayanan publik KMC Kartini 1 tidak lagi membebani APBD Provinsi Jawa Tengah dan juga masih tetap melayani masyarakat umum.
3. Kondisi kapal terutama bagian mesin yang sudah berusia lebih dari 5 tahun sebaiknya diganti dengan mesin atau bahkan kapal yang baru. Guna dapat memangkas lamanya perjalanan yang dirasa oleh para penumpang. Dan juga dengan dua kapal dapat memiliki 1 kapal cadangan jika salah satu kapal mengalami kerusakan.