



**PERAN UPP KELAS III KARIMUNJAWA DALAM KEBIJAKAN  
PEMBANGUNAN PELABUHAN LEGONBAJAK  
TAHUN 2017**

**SKRIPSI**

Untuk memperoleh gelar Sarjana Sosial (S.Sos)  
Program Studi Ilmu Politik

Oleh

Damai Aji Pangestu  
NIM 3312416028

**JURUSAN POLITIK DAN KEWARGANEGARAAN**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL**

**UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG**

**2019**

[Type here]

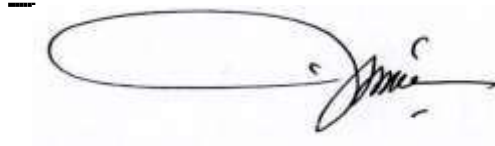
## **PERSETUJUAN PEMBIMBING**

Skripsi ini telah disetujui oleh pembimbing untuk diajukan ke Sidang Panitia Ujian Skripsi Jurusan Politik dan Kewarganegaraan, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang, pada :

Hari : Jumat

Tanggal : 29 Januari 2021

Pembimbing Skripsi



Andi Suhardiyanto, S. Pd., M. Si  
NIP 197610112006041002

Mengetahui,

Ketua Jurusan Politik Dan Kewarganegaraan



Drs. Tijan, M.Si  
NIP 196211201987021001

[Type here]

## PENGESAHAN KELULUSAN

Skripsi ini telah dipertahankan di hadapan Sidang Panitia Ujian Skripsi Jurusan Ilmu Politik dan Kewarganegaraan, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang, pada :

Hari : Rabu

Tanggal : 3 Februari 2021

Penguji I



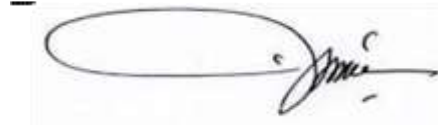
Dr. Ngabiyanto, M.Si.  
NIP 196501031990021001

Penguji II



Eta Yuni Lestari, S.Pd., M.H.  
NIP 198706152015042001

Penguji III



Andi Suhardiyanto, S. Pd., M. Si  
NIP 197610112006041002

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ilmu Sosial



Dr. Moh. Solokhatul Mustofa, M.A  
NIP 196308021988031001

[Type here]

### **PERNYATAAN**

Saya menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atas temuan orang lain yang terdapat di dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah.

Semarang, Desember 2020

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Damai Aji Pangestu  
NIM. 33212416028

[Type here]

## **MOTTO DAN PERSEMBAHAN**

### **MOTO**

“Hidup dengan keadilan, bertahan dengan kejujuran, bersatu dengan cinta” Al-Farabi.

### **PERSEMBAHAN**

Skripsi ini saya persambahkan untuk

1. Kedua orangtua saya, bapak Sutarto, S.E., M.M. dan ibu Kifiyah yang memberikan dukungan secara penuh dengan do'a, motivasi, arahan, dan materi, sehingga saya dapat menyelesaikan studi dan ujian ini semua. Tidak lupa pula adik saya Nailal Muna Fajri dan Annisa Rahmawati yang juga berjuang dipondok pesantren dengan mendukung melalui doa dan semangat.
2. Pembimbing saya, bapak Andi Suhardiyanto, S.Pd., M.Si. yang membimbing dengan teliti dengan mengarahkan hal yang baik dan benar pada penelitian sehingga dapat selesai.
3. Adik sepupu saya, Bagus Lanang dan Sylvia Agustin yang menemani dan membantu saya dalam penelitian.
4. Keluarga Musola Baiturrohman Sekaran, yang memberikan dorongan spiritual, pengalaman, dan fasilitas selama perkuliahan.
5. Teman PKL saya, Hasan Basri, Enjelina Noviyanti, Choris Satunnikmah, Uswatun Hasanah, dan Lilis Kholidah, yang selalu mendukung untuk menyelesaikan skripsi secara tepat waktu.
6. Kurnia Nur Annisa dan sekeluarga, yang membantu dan mendukung terselesainya penelitian ini.
7. Teman seperjuangan ilmiah saya, Yuda Kusuma, Taufik Hidayat, Fahrurrozi, dan Mita Oktaviya yang memperkaya wawasan ilmiah dan pengalaman selama di UNNES.

[Type here]

## **PRAKATA**

Puji Syukur saya panjatkan kepada Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “ Peran Upp Kelas Iii Karimunjawa Dalam Kebijakan Pembangunan Pelabuhan Legonbajak Tahun 2017 ”. Penyelesaian skripsi ini untuk dapat memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Sosial pada Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang. Penulisan skripsi ini dapat terselesaikan karena adanya bimbingan, dorongan dan bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Fathur Rokhman, M.Hum., Rektor Universitas Negeri Semarang.
2. Bapak Dr. Moh. Solehatul Mustofa, M.A., Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang.
3. Bapak Drs. Tijan, M.Si., Ketua Jurusan Politik dan Kewarganegaraan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang.
4. Bapak Moh. Aris Munandar, S.Sos., M.M., Ketua Prodi Ilmu Politik Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang.
5. Bapak Andi Suhardiyanto, S.Pd., M.Si., Dosen pembimbing yang memberikan bimbingan, arahan, dan masukan dalam penyusunan skripsi.
6. Bapak dan Ibu Dosen Politik dan Kewarganegaraan dan seluruh staff serta karyawan Jurusan Politik dan Kewarganegaraan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang.
7. Bapak Ansori selaku Kepala Kantor UPP Kelas III Karimunjawa.
8. Bapak Nur Choir selaku Kepala Tata Usana Kantor UPP Kelas III Karimunjawa dan informan penelitian.
9. Bapak Sutarto selaku Bendahara Kantor UPP Kelas III Karimunjawa dan informan penelitian.

[Type here]

Terimakasih banyak kepada seluruh pihak yang membantu dan semoga skripsi ini memberikan manfaat bagi pembaca.

Semarang, Desember 2020

Penulis

## SARI

**Damai Pangestu, Aji. 2020.** *Peran Upp Kelas III Karimunjawa Dalam Kebijakan Pembangunan Pelabuhan Legonbajak Tahun 2017.* Skripsi. Jurusan Politik dan Kewarganegaraan. Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Semarang.

Pembimbing: Andi Suhardiyanto, S. Pd., M. Si. 176 halaman.

**Kata Kunci :** Kebijakan Publik, Birokrasi, Pembangunan.

Kebijakan sebagai bagian dari pemasalahan dalam masyarakat, didefinisikan, disusun, Kebijakan pembangunan pelabuhan Legonbajak tercantum dalam Peraturan Gubernur Provinsi Jawa Tengah No. 10 tahun 2017 tentang RIP Karimunjawa bertujuan mendukung percepatan pertumbuhan. Untuk mengetahui dinamika kebijakan tersebut terdapat birokrasi yang menjadi aktor dari adanya kebijakan, Kantor UPP (Unit Penyelenggara Pelabuhan) adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan menyiapkan bahan penyusunan RIP Karimunjawa, birokrasi ini memiliki kekuasaan yang dekat dengan sumber permasalahan pada rancangan kebijakan, sehingga menjadi penting untuk melakukan penelitian ini, dengan tujuan mengetahui segala dinamika kebijakan dan birokrasi yang saling terkait didalamnya.

Penelitian menggunakan metode kualitatif, melakukan wawancara dengan Sutarto dan Nor Khoir pegawai UPP Karimunjawa dan analisis dokumentasi menggunakan data dan arsip kebijakan yang telah disusun oleh UPP Karimunjawa, kemudian dilakukan uji validitas data dengan menyusun sistematis data yang diperoleh (*reduction*), mengorganisasikan data, menjabarkan kedalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih yang penting dan dapat dipelajari (*display*) dan membuat simpulan (*conclusion*).

Hasil menguraikan kebijakan telah berhasil dilaksanakan dengan sistematis melalui proses pengusulan dari 2014 hingga 2017 yang mempertimbangkan RTRW pengembangan wilayah Jawa Tengah dan Jepara agar mencapai pertumbuhan dan kesejahteraan, dan mengembangkan kebijakan lanjutan sebagai uji layak sandar dan fasilitas pelabuhan di Legonbajak. UPP Karimunjawa memiliki peran sebagai penyelenggara kebijakan dan memiliki kewenangan dalam perencanaan dan penyusunan kebijakan, pengadaan PPK, pengawasan implementasi, koordinasi kerjasama dengan birokrasi lain, masyarakat, dan pihak swasta.



[Type here]

## ABSTRACT

**Damai Pangestu, Aji. 2020.** *Role of UPP Kelas III karimunjawa in development policy port Legonbajak In 2017.* Skripsi. Jurusan Politik dan Kewarganegaraan. Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Semarang.

Pembimbing: Andi Suhardiyanto, S. Pd., M. Si. 176 pages.

**Keywords :** Public Policy, Bureaucracy. Buildings

Policies as part of problems in society, defined, formulated, Legonbajak port development policies are contained in the Regulation of the Governor of Central Java Province No. 10 of 2017 concerning RIP Karimunjawa aims to support the acceleration of growth. To find out the dynamics of this policy, there is a bureaucracy that is the actor of the policy, the UPP Office (Port Management Unit) is a Technical Implementation Unit within the Ministry of Transportation to prepare materials for the preparation of RIP Karimunjawa, this bureaucracy has power close to the source of problems in the policy design, so that it becomes It is important to conduct this research, with the aim of knowing all the dynamics of policy and bureaucracy that are interrelated therein.

The research uses a qualitative methodology , conducted interviews with sutarto and nor khoir employees UPP Karimunjawa and analysis documentation using data and archive of the policy by UPP Karimunjawa , then undergone a data validity by putting together systematic data (reduction), organize data, outline into unit-unit, do the sintesa, develop into a pattern, pick the important and can be learned (display) and make drawing conclusions (conclusion).

The results describe the policies that have been successfully implemented systematically through a proposal process from 2014 to 2017 that considers the RTRW for the development of the Central Java and Jepara regions in order to achieve growth and prosperity, and develops further policies as a proper test for berth and port facilities in Legonbajak. UPP Karimunjawa has a role as policy organizer and has the authority in planning and formulating policies, procurement of PPK, monitoring implementation, coordinating cooperation with other bureaucracies, the community, and the private sector

[Type here]

## DAFTAR ISI

PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	i
PENGESAHAN KELULUSAN .....	ii
PERNYATAAN.....	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	iv
PRAKATA.....	v
SARI.....	vii
ABSTRACT .....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR BAGAN .....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I .....	1
PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	10
C. Tujuan Penelitian .....	10
D. Manfaat Penelitian .....	11
1. Manfaat teoritis.....	11
2. Manfaat praksis .....	11
E. Batasan Istilah .....	12
1. Kebijakan Pembangunan Pelabuhan .....	12
2. Pelabuhan Legon Bajak.....	13
3. UPP (Unit Penyelenggara Pelabuhan) Kelas III Karimunjawa.....	13
BAB II.....	15
KAJIAN TEORI .....	15
A. Kebijakan Publik.....	15
B. Birokrasi Dalam Sistem Politik.....	24
C. Kajian Hasil Penelitian yang Relevan.....	32

[Type here]

D. Kerangka Berpikir .....	38
BAB III .....	40
Metode Penelitian.....	40
A. Latar Penelitian .....	40
B. Jenis Penelitian.....	40
C. Unit Analisis .....	41
D. Teknik Pengumpulan Data.....	41
1. Observasi dan Obsevasi Partisipasi .....	42
2. Dokumentasi.....	42
3. Wawancara .....	43
E. Teknik Analisis Data.....	43
F. Metode Birokrasi Modern .....	44
BAB IV .....	46
Hasil Penelitian dan Pembahasan.....	46
A. Hasil Penelitian .....	46
1. Gambaran Umum .....	46
2. Kebijakan Pembangunan Pelabuhan Legonbajak Tahun 2017 .....	49
3. Peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam kebijakan pembangunan pelabuhan Legonbajak Karimunjawa tahun 2017 .....	98
B. Pembahasan.....	125
1. Dinamika Penyusunan RIP Karimunjawa .....	125
2. Dinamika Koordinasi Birokrasi UPP Karimunjawa dalam RIP Karimunjawa 144	
BAB V.....	157
PENUTUP.....	157
1. Simpulan .....	157
2. Saran.....	157
DAFTAR PUSTAKA .....	158
Lampiran- lampiran.....	160

[Type here]

## **DAFTAR BAGAN**

Bagan 1. Kerangka Berpikir

[Type here]

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2.1. Lingkaran Sistem Kebijakan

Gambar 2.2. Model Proses Kebijakan

Gambar 2.3. Fungsi Birokrasi

Gambar 2.4. Birokrasi Ideal

Gambar 4.1. Peta Kabupaten Jepara

Gambar 4.2. Jalur Transportasi di Karimunjawa

Gambar 4.3. Grafik bongkar muat barang

Gambar 4.4. Grafik bongkar muat barang

Gambar 4.5. Kapal sandar

Gambar 4.6. Struktur kantor UPP Kelas III Karimunjawa

Gambar 4.7. Metode analisis perencanaan pembangunan

Gambar 4.8. Analisis pertembuhan penduduk

Gambar 4.9. Analisis PDRB Jawa Tengah

Gambar 4.10. Analisis PDRB Kabupaten Jepara

Gambar 4.11. Proyeksi bongkar muat barang pelabuhan di Karimunjawa

Gambar 4.12. Proyeksi penumpang pelabuhan di Karimunjawa

Gambar 4.13. Proyeksi kapal pelabuhan di Karimunjawa

[Type here]

## **DAFTAR TABEL**

Tabel 4.1. Data Kependudukan Kabupaten Jepara

Tabel 4.2. Data Sumber Pendapatan masyarakat Kabupaten Jepara

Tabel 4.3. Pengembangan sektor Kabupaten Jepara

Tabel 4.4. Batimetri dan Topografi Pelabuhan di Karimunjawa

Tabel 4.5. Kondisi Pasang Surut di Karimunjawa

Tabel 4.6. Jenis kapal yang sandar di Karimunjawa

Tabel 4.7. Spesifikasi Pelabuhan di Karimunjawa

Tabel 4.8. Spesifikasi kolam dan alur pelabuhan di Karimunjawa

Tabel 4.9. identifikasi spesifikasi pengembangan pelabuhan di Karimunjawa

Tabel 4.10. Kebutuhan lahan pembangunan

Tabel 4.11. Spesifikasi kapal di Pelabuhan Legonbajak

Tabel 4.12. Rencana anggaran biaya pengembangan pelabuhan Legonbajak

Tabel 4.13. Perhitungan kelayakan finansial

Tabel 4.14 Skema Kerjasama

Tabel 4.15. Perhitungan kelayakan finansial

Tabel 4.16. Perhitungan baku mutu air laut

Tabel 4.17. Data pegawai UPP Karimunjawa pada RIP Karimunjawa

Tabel 4.18. Kelayakan finansial RIP Karimunjawa

Tabel 4.19. Proses lapangan kebijakan RIP Karimunjawa

Tabel 4.20. Keterlibatan pihak kebijakan RIP Karimunjawa dengan UPP  
Kariunjawa

[Type here]

Tabel 4.21. Model sistem dari kebijakan RIP Karimunjawa

Tabel 4.22. Proses lapangan kebijakan RIP Karimunjawa

Tabel 4.23. Proses Input output kebijakan RIP Karimunjawa

Tabel 4.24. Koordinasi UPP Karimunjawa

Tabel 4.25. Fungsi UPP Karimunjawa terhadap RIP Karimunjawa

[Type here]

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1 Instrumen Penelitian

Lampiran 2 Surat ijin Penelitian

Lampiran 3 Dokumentasi dan arsip kebijakan



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Kebijakan publik merupakan produk pemerintahan yang bertujuan untuk menyelenggarakan program atau kewajiban negara yang berhubungan dengan masyarakat, mengingat kembali dari teori David Easton, bahwa kebijakan publik merupakan bentuk output yang dikeluarkan dari proses penyelenggaraan pemerintahan (Subakti, 2010: 242). Kekuasaan pemerintahan sebagai bingkai dari proses kebijakan memiliki peranan yang sentral, pemerintahan diharapkan mampu menghasilkan kebijakan yang menguntungkan dan memberikan manfaat bagi masyarakat.

Sebelum memaknai lebih jauh, alangkah mendasar bahwa setiap asumsi dipijakan pada batasan-batasan yang telah ditentukan pada definisi kebijakan publik, sehingga dapat mengetahui adanya garis pemisah yang jelas dari unsur-unsur kebijakan. Pemberian definisi memiliki perbedaan setiap tokoh, hal ini tergantung pada dinamika kebijakan publik yang disesuaikan dengan problematika negara dan pengaruh pihak luar negara. Maka seharusnya perlu pula memberikan uraian terhadap kekuasaan atau wewenang negara dalam kaitannya dengan kebijakan publik.

Muchlis Hamidi (2014: 3) mengutip pendapat Ole Borre dan Michael Goldsmith, yang menguraikan empat fungsi utama dari negara. *Pertama*, permasalahan negara mengenai kewilayahan menjadi tanggungjawab besar dalam menjaga pertahanan untuk melindungi warga negara. Bahkan dalam tatanan negara Indonesia makna dari pertahanan dicantumkan pada Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, dengan kalimat “Melindungi segenap dan seluruh tumpah darah di Indonesia”. Kebijakan pembangunan hadir dalam upaya pertahanan, negara untuk mempermudah akses promosi bagi negara, disamping menyelesaikan problem yang penghubungan daerah-daerah dan penunjang aktivitas masyarakat. *Kedua*, negara memberikan

rasa aman melalui penegakan hukum bagi masyarakat. Peraturan perundang-undangan yang telah disepakati diatur sesuai dengan kebutuhan masyarakat, suatu pembangunan yang berlaku pada kebijakan sesuai dengan dampak kemajuan bagi masyarakat. *Ketiga* negara menjamin kesejahteraan penduduk didalamnya. Apa yang menjadi kehendak warga negara merupakan suatu tanggungjawab negara. Negara memiliki kewenangan dalam agregasi kepentingan yang mana untuk mengurangi problem social, politik dan ekonomi. Melalui kebijakan agregasi kepentingan tersebut dirumuskan sebagai agenda program kerja pemerintahan. Dan *keempat*, berkaitan dengan symbol dan ideology, tentu hal ini jelas dalam memberikan suatu identitas bagi suatu bangsa, yang membedakan dengan negara lainnya, berfungsi sebagai rasa nasionalism yang ditanamkan kepada warga negara untuk selaras menjalani kehidupan melalui penghayatan nilai-nilai fundamental nasional.

Fokus penelitian ini mengacu pada fungsi ketiga sebuah negara, dimana kesejahteraan adalah hal yang perlu diperhatikan dari sebuah negara untuk menjamin keberlangsungan hidup penduduknya dengan kebijakan sebagai instrumen untuk mencapai tujuan tersebut. Negara memiliki kewenangan dalam membuat kebijakan untuk mencapai kesejahteraan dari adanya kehendak sosial (James A, dan David P., 2015: 450). Kondisi tersebut muncul sebagai hal yang wajar di negara demokrasi, namun menjadikan negara pada posisi yang sulit, sehingga adanya suatu kebijakan publik, merupakan reaksi dari tuntutan sosial. Semakin warga negara menyerahkan urusan social (*Problem*) kepada negara, maka kebijakan publik yang berkaitanpun semakin banyak dirumuskan.

Untuk itu mengapa Ramlan Subakti (2010: 242) dalam penulisannya menyebutkan bahwa kebijakan publik merupakan kumpulan berbagai alternative untuk menyelesaikan problematika sosial, yang dijalankan oleh pemerintah. Bahwa tidak semua problem sosial tersebut dapat ditangani secara menyeluruh, pemerintah perlu melihat dimensi dampak yang ditimbulkan, yang memiliki

urgensi pada keberlangsungan masyarakat secara vital. Seperti pengadaan infrastruktur.

Meninjau latar teoritis tersebut, kemudian penelitian ini melihat konsep sebagai kerangka faktual, pembangunan infrastruktur merupakan hal yang penting dalam mendukung berjalannya berbagai sektor, khususnya sektor ekonomi, namun jauh dari hal itu, pembangunan infrastruktur yang ada di Indonesia pada tahun 2017 diarahkan pada daerah-daerah terpencil, yang bertujuan untuk membuka akses mobilisasi masyarakat. Kondisi social tersebut menjadi problem yang sudah lama ada, namun pemerintah era Jokowi-Jusuf Kalla lebih optimal dalam realisasi pembangunan infrastruktur tersebut dalam kebijakan Nawacita.

Input kebijakan publik lebih banyak dipengaruhi adanya tuntutan sosial (*internal*) dalam suatu permasalahan masyarakat. Namun, terdapat suatu kajian yang variatif dari kebijakan pembangunan yang terdapat pada pembangunan pelabuhan Legonbajak tahun 2017 ialah pengaruh lebih dari adanya suatu faktor alam (*eksternal*) secara murni yang menjadikan problem bagi masyarakat yang menuntut perlunya suatu kebijakan dan pembangunan diupayakan.

Karimunjava merupakan wilayah kepulauan, termasuk wilayah administratif kecamatan Karimunjava, Kabupaten Jepara, Provinsi Jawa tengah. Terletak sekitar 45 mil laut (85 km) dari sebelah barat laut kabupaten Jepara. Secara geografis wilayah Karimunjava terletak pada koordinat  $5^{\circ}40' - 5^{\circ}57' LS$  dan  $110^{\circ}40' BT.$ , dengan luas kepulauan seluas 107.225 ha, yang terdiri dari lautan seluas 100.105 ha, dan daratan seluas 7.120 ha, yang tersebar di 27 Pulau (Muh. Yusuf, 2007: 91). Semua pulau yang ada diantaranya hanya 5 pulau yang ditinggali masyarakat, yakni pulau Karimunjava, pulau Kemujan, pulau Genting, pulau Parang, dan pulau Nyamuk. Iklim di Kepulauan Karimunjava tergolong gugusan pulau-pulau di daerah tropis yang dikelilingi oleh laut, sehingga keadaan iklimnya yakni iklim tropis yang dipengaruhi oleh angin laut

yang bertiup sepanjang hari dengan suhu rata-rata diantara 26-30°C (Muh. Yusuf, 2007:93).

Selama perhitungan satu tahun terdapat dua pergantian musim yaitu musim kemarau dan penghujan. Musim kemarau (timuran) terjadi pada bulan Juni-Agustus, pada musim ini cuaca sepanjang hari cerah, tetapi terdapat bulan kering yang terjadi pada saat bulan Maret – Agustus (Muh. Yusuf, 2007:93). Musim penghujan (baratan) berlangsung antara bulan november-Maret dengan curah hujan > 200 mm/bulan dengan ditambah tiupan angin kuat dan gelombang besar. Pada saat bulan Januari menjadi klimaks dari kondisi penghujan. Cuaca buruk yang sering disebut ini mengakibatkan gelombang air laut menjadi besar. Gelombang air laut dapat mencapai 2 meter ketinggian daripada saat cuaca normal. Sehingga berdampak pada aksesibilitas perekonomian dari Jepara-Karimunjawa, dengan menggunakan transportasi laut, kapal.

Kapal angkut yang dapat digunakan terdapat 2 jenis, dengan 3 kapal. *Petama*, Kapal Muatan Penumpang yang hanya 1 kapal yang dioperasikan oleh PT. ASDP. Kapal ini dapat memuat sekitar 1000 DWT (Dead Weight Tonnage) yang bisa membawa penumpang sekitar 350 orang, ditambah muatan berat, seperti kendaraan roda, barang dagangan, alat berat, dan hewan. Sedangkan jenis lainnya yaitu KMC (Kapal Muatan Cepat) dengan maksimal muatan 300 DWT (Dead Weight Tonnage). Terdapat 2 kapal yang beroperasi yakni Shantika 2C dengan alur penyebarangan Jepara-Karimunjawa, dan Shnatika 9C penyebarangan dari Semarang-Jepara. Berbeda dengan kapal sebelumnya, jenis KMC ini hanya bisa memuat penumpang sekitar 240 orang ditambah muatan ringan, dan terbatas. Kapal-kapal tersebut terhambat dalam beroperasi yang disebabkan oleh cuaca buruk, khususnya pada musim penghujan (baratan). Akibatnya, barang-barang konsumen tidak bisa masuk ke Kepulauan Karimunjawa, beberapa barang penting tersebut merupakan sumber primer yang digunakan untuk menunjang aktivitas kehidupan, seperti sembako, bahan bakar minyak sebagai tenaga mesin kendaraan dan listrik, serta bahan pokok lainnya.

Keadaan terisolasi tersebut berdampak pula pada inflasi yang ada di Kepulauan Karimunjawa, seperti harga bensin yang sebelumnya Rp. 8.000,- naik hingga Rp. 12.000,-, hal tersebut tentu berdampak pada sector lainnya, masyarakat Karimunjawa yang sebagian besar adalah nelayan tidak dapat melakukan aktivitasnya karna kondisi ini. Pedagang tidak dapat menambah jumlah barang, dan kebutuhan keluarga semakin sukar untuk didapat.

Kondisi eksternal tersebut tentu mendapatkan respon dari pemerintah Provinsi Jawa Tengah. Sebelumnya kondisi yang seperti ini sudah terjadi, pemerintah provinsi mengambil suatu kebijaksanaan pengiriman kebutuhan pokok kepada masyarakat Kepulauan Karimunjawa pada tahun 2008, dengan menggunakan kapal TNI AL yang berangkat dari Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang. Kapal TNI AL membawa kebutuhan pokok berupa beras, bumbu dapur, dan bahan bakar minyak. Seberat 50 ton beras dikirimkan oleh kapal, yang diambil dari pelabuhan Jepara. Selain itu, 50 warga penduduk kepulauan yang belum pulang dari Kabupaten Jepara ikut serta dalam penyeberangan. Tentu solusi ini hanya bersifat sementara atau jangka pendek, sedangkan kondisi gejala tersebut pada umumnya hampir terjadi pada setiap tahunnya.

Disisi lain, Kapal TNI AL memiliki ukuran yang sangat besar yang dapat mencapai berat lebih dari 2000 DWT (Dead Weight Tonnage), sehingga hal itu mengakibatkan pelabuhan Kepulauan Karimunjawa yang memiliki standart pelabuhan kisaran maximum angka 1500 DWT (Dead Weight Tonnage) menjadi roboh pada ujung pelabuhan. Untuk itu kapal sulit dalam menentukan arah yang tepat untuk berlabuh, sehingga membutuhkan proses waktu yang lama.

Mengetahui situasi tersebut, perlu adanya penanggulangan secara intensif bersifat *continue*, agar permasalahan ini tidak menjadi suatu hambatan yang mempengaruhi kesejahteraan masyarakat. Fungsi negara menurut Borre dan Michael harus hadir untuk menjamin kesejahteraan masyarakatnya. Maka dari itu, konteks ini negara yang mana melalui ortonomi daerah yang diserahkan kepada Pemerintah Provinsi Jawa Tengah perlu membuat suatu kebijakan.

Melalui inisiatif dan usulan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, yang kemudian merumuskan kebijakan pembangunan pelabuhan.

Untuk mendukung dan menyelesaikan permasalahan yang terjadi, maka perlu diadakanya pembangunan pelabuhan yang memenuhi kriteria sesuai kapabilitas pelabuhan. Pelabuhan merupakan hal yang sangat vital bagi aksesibilitas transportasi laut. Hal ini agar lalu lintas kelautan dari pemberangkatan, hingga berlabuh menjadi lancar, aman, dan tidak menimbulkan kerusakan pada ekosistem alam. Keterbatasan pelabuhan pada Kepulauan Karimunjawa ditingkatkan melalui program pembangunan. Sudah selayaknya hal tersebut dilakukan mengingat urgensi pembangunan tersebut dalam upaya mendukung atau hal dasar untuk melakukan upaya penyelesaian permasalahan yang sering terjadi setiap tahunnya. Kebijakan pembangunan kemudian dirumuskan kedalam kebijakan RIP (Rencana Induk Pelabuhan).

RIP, Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana yang tercantum dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang mengamankan RIPN (Rencana Induk Pelabuhan Nasional) disusun sebagai upaya membentuk kerangka dan pedoman yang mengatur dan mencapai target visi tentang sistem kepelabuhanan yang efisien, kompetitif, dan responsive, yang mendukung perdagangan international, dan domestic, serta mendorong pertumbuhan ekonomi, dan pembangunan wilayah. Setiap pembangunan pelabuhan didasarkan pada RIP (Rencana Induk Pelabuhan).

Melalui RIP (Rencana Induk Pelabuhan) Karimunjawa, Peraturan Gubernur No. 10 tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Karimunjawa, provinsi Jawa Tengah, Dinas Perhubungan Laut, yang kemudian diselenggarakan dan dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Karimunjawa, kebijakan ini sebagai sarana pengaturan tata ruang pelabuhan yang mempertimbangkan rencana tataguna tanah, perairan di daerah lingkungan kepentingan, melalui beberapa tahapan strategis dari pengkajian, penyelidikan, dan analisa menyeluruh dengan memperhatikan kondisi alam, dan pelbagai aspek

didalamnya. Tujuan RIP ini, dapat membantu menentukan batasan dan target pelaksanaan penanganan pelabuhan Karimunjawa, sehingga lebih optimal dalam mengurangi permasalahan yang terjadi pada waktu operasional pelabuhan.

RIP Karimunjawa memuat 3 objek pelabuhan yang menjadi kewenangan UPP Kelas III Karimunjawa yakni, pelabuhan Perintis, pelabuhan Rakyat, dan pelabuhan Legonbajak, sebagaimana permasalahan yang telah dijelaskan, RIP Karimunjawa yang memuat pembangunan pelabuhan berkapasitas lebih dari 700 DWT maka diusulkan lokasi pada pelabuhan Legonbajak.

UPP (Unit Penyelenggara Pelabuhan) merupakan birokrasi yang memiliki kewenangan terhadap rumusan kebijakan RIP. Kantor UPP (Unit Penyelenggara Pelabuhan) berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 62 tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Sebagaimana pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor UPP, bahwa UPP mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial.

UPP Kelas III Karimunjawa menjadi actor yang sentral dari adanya suatu kebijakan pembangunan Pelabuhan Legonbajak tahun 2017. Peranan sentral tersebut ditinjau dari segala proses kebijakan, mulai tahap perencanaan, sebagai actor yang mengajukan perlunya pembangunan, dengan melakukan beberapa tahapan identifikasi permasalahan yang timbul seperti yang dijelaskan pada RIP, dari permasalahan keadaan kepulauan yang terisolasi, permasalahan daya berat

pelabuhan, objek pelabuhan yang akan dibangun, tinjauan tersebut menargetkan pembangunan dilakukan pada pelabuhan Legonbajak.

Proses lobby tidak lepas dari proses kebijakan, setelah adanya identifikasi permasalahan, UPP kelas III Karimunjawa mengajukan rancangan kebijakan ke dalam sistem yang ada, selain itu, didukung pula dengan komunikasi antar actor yang terjadi, seperti komunikasi pembendaharaan, komunikasi kepada pelaksana pembangunan (swasta), rapat koordinasi tingkat pusat dengan Direktorat Jendral Perhubungan Laut (Dishubla), rapat koordinasi tingkat provinsi dan dinas perhubungan provinsi.

Pelaksanaan pembangunan dilakukan pada tahun 2017, dari pengajuannya sejak tahun 2012, sehingga tahapan tersebut merupakan proses yang dilewati secara sistematis dan terintegral dari tingkat penyelenggara (UPP) hingga tingkat Pusat (Kemenhub). Pelaksanaan dilaksanakan berdasarkan pemantauan, penyesuaian laporan pembangunan dengan presetase target pembangunan, dan evaluasi pertahapan, antara semua pihak yang terlibat berdasarkan sistem.

Kemudian peranan UPP Kelas III Karimunjawa, dilanjutkan proses evaluasi yang masih dilaksanakan hingga 5 tahun kedepan setelah terlaksananya pembangunan pada bulan desember 2017, sebagai upaya dalam mengukur keberhasilan pembangunan, dan memberikan dampak (*Outcome*) yang diharapkan.

Untuk itu, guna memahami adanya kegiatan proses kebijakan yang dilakukan birokrasi yang mana diperankan oleh UPP Kelas III Karimunjawa perlu melihat dari segi proses kebijakan tersebut ada. Dengan meninjau konsep birokrasi yang diuraikan beberapa ahli seperti Max Weber dengan model birokrasi ideal. Beberapa poin penting yang dikemukakan oleh Max Weber diantara pointnya adalah, spesialisasi kerja birokrasi, hierarkhis jabatan, sistem aturan konsiten, kualifikasi pegawai, efeisiensi adminitrasi dan produktifitas, dan sifat formal yang dimiliki.



Selain itu, konsep atau model-model kebijakan Harold Laswell yang ditulis oleh Inu Kencana (2013: 146) dapat menganalisa kegiatan proses kebijakan melihat dari pelbagai dimensi, khususnya rangkaian proses kegiatan kebijakan. Tipe yang sesuai dengan untuk melihat kasus tersebut terbagi menjadi dua, yakni model proses, dan model sistem.

Adanya tahapan yang secara sistematis dan terintegral kebijakan RIP dapat dilaksanakan dan diselesaikan pada akhir Tahun 2017 dengan project berdasar RIP Karimunjawa pembangunan Pelabuhan Legon Bajak. Kebijakan tersebut melalui suatu proses panjang dari pengajuannya sejak tahun 2012, namun kebijakan bisa direalisasikan pada tahun 2016. Tentu hal ini yang menjadi daya tarik dari suatu proses hubungan birokrasi terhadap suatu kebijakan. Proses kebijakan yang dilakukan oleh birokrasi pula tidak terlepas adanya suatu komunikasi dan faktor-faktor tertentu. Keefektifan dan efisiensi merupakan penilaian dari implementasi kebijakan, dan bagaimana peran birokrasi didalamnya. Sehingga dapat diketahui suatu proses pengelolaan dari kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah hingga tingkat birokrasi, yang berfungsi sebagai alat dari sukseksi kebijakan atau program pembangunan tersebut.

Kebijakan pembangunan Indonesia seringkali terpusat pada wilayah administratif kota, atau urban, sehingga melihat upaya pembangunan pada daerah kepulauan yang ditinjau dari topic kebijakan publik, adalah hal yang urgen baik dari sisi teoritis (ilmiah), maupun praksis pembangunan.

Rangkaian proses dari kegiatan pembangunan dapat diukur melalui birokrasi, sebagai salah satu faktor penunjang keberhasilan dari kebijakan. Mengingat kebijakan ini memiliki rangkaian proses yang panjang diukur dari tahun pengajuan hingga realisasi, dan uji kelayakannya, sangat tepat bila menelaah lebih jauh dari proses hubungan atau interaksi yang terjadi secara kelembagaan pada pemerintahan dan birokrasi. Selain itu, UPP sebagai birokrasi yang menjadi unsur pelaksana dari kebijakan memiliki sumber kekuasaan, seperti

informasi, dan ahli teknis memiliki daya tarik dari rangkaian proses kebijakan terhadap penelitian ini.

Dari adanya proses kegiatan birokrasi tidak terlepas dari ciri-cirinya sebagai birokrasi yang menjadi bagian dari pemerintah dalam keberhasilan realisasi, dan perlu untuk diketahui bagaimana yang dilakukan dalam upaya mengelola kebijakan hingga dapat direalisasikan secara tepat sasaran. Kebijakan dan birokrasi dapat dikatakan menjadi berarti bagi proses intelektual, ataupun proses sosial, sehingga adanya pembangunan pada era pemerintahan Jokowi-JK pada daerah kepulauan dapat dinilai sebagaimana mestinya melalui keobyektifan dan perspektif yang tepat penelitian ini.

## **B. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah adalah permasalahan yang kemudian dijadikan pertanyaan untuk dicari jawabannya melalui pengumpulan data (Sugiyono: 35). Dari uraian latar belakang tersebut, maka peneliti mengajukan beberapa pertanyaan yang dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana kebijakan pembangunan pelabuhan Legonbajak tahun 2017 dalam rangka solusi keadaan isolasi akibat cuaca di Karimunjawa?
2. Bagaimana peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam kebijakan pembangunan pelabuhan Legonbajak Karimunjawa tahun 2017?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian adalah hasil data yang diperoleh dari rumusan masalah yang berguna sebagai penemuan, pembuktian, dan pengembangan (Sugiyono: 3). Dari rumusan masalah tersebut maka penelitian bertujuan sebagai berikut:

1. Mengetahui tentang kebijakan pembangunan pelabuhan Legonbajak tahun 2017 dalam rangka solusi keadaan isolasi akibat cuaca di Karimunjawa.
2. Mengetahui peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam kebijakan pembangunan Pelabuhan Legonbajak Karimunjawa tahun 2017.

#### **D. Manfaat Penelitian**

##### 1. Manfaat teoritis

Manfaat teoritis adalah manfaat penelitian yang bertujuan mengembangkan teori dan pengetahuan baru yang sebelumnya belum pernah diketahui (Sugiyono: 5).

Manfaat teoritis penelitian ini yakni, mengembangkan teori-teori yang berkaitan dengan kebijakan dan birokrasi pemerintah, yang dikorelasikan terhadap hasil empiris pada birokrasi sebagaimana peran UPP Kelas III Karimunjawa korelasinya dengan birokrasi pada sistem politik Indonesia, ciri-ciri, dan bentuk ideal birokrasi, serta proses kebijakan publik pembangunan, adapun 3 teori kebijakan yang dikorelasikan yakni, teori tahapan kebijakan publik, teori model kebijakan publik tipe sistem, teori model kebijakan publik tipe proses.

##### 2. Manfaat praksis

Manfaat praksis adalah manfaat penelitian yang bertujuan menerapkan, menguji dan mengevaluasi kemampuan teori dalam memecahkan permasalahan praktis (Sugiyono: 5). Manfaat praksis penelitian dibagi menjadi dua, yaitu:

###### a. Bagi UPP Kelas III Karimunjawa

Manfaat praksis penelitian bagi UPP Karimunjawa dapat dijadikan bahan masukan sebagai kritik maupun evaluasi terhadap kebijakan pembangunan pelabuhan Legonbajak yang telah

dilaksanakan, melalui rangkaian penelitian yang membahas secara ideal dan bersifat ilmiah.

b. Bagi Pemerintah

Manfaat praksis penelitian bagi pemerintah dapat digunakan dan relevan terhadap memecahkan dan mengantisipasi permasalahan dari suatu proses menjalankan dan mengelola birokrasi yang baik terhadap kebijakan publik, yang mempertimbangkan segala factor, baik dari segi input, atas tuntutan tindakan social atau pengaruh eksternal masyarakat, dan nilai empiris yang dapat kemungkinan terjadi pada daerah administratif lainnya untuk mempertimbangkan suatu kebijakan yang akan diselenggarakan.

## **E. Batasan Istilah**

Batasan ilmiah adalah batasan yang digunakan dalam menentukan objek penelitian untuk mengembangkan teori-teori yang terkait dalam penelitian (Sugiyono: 213). Adanya batas ilmiah, diharapkan penelitian dapat menemukan teori berdasarkan data yang diperoleh dilapangan, dan tidak bersifat kabur.

### **1. Kebijakan Pembangunan Pelabuhan**

Kebijakan diartikan sebagai bagian dari isu-isu dan persoalan yang berkembang dalam masyarakat, yang kemudian didefinisikan dan disusun, serta diagendakan sebagai solusi dari persoalan yang timbul (Winarno, 2016: 18). Sedangkan, mengutip dalam Winarno (2016: 18) dari pendapat Charles O. Jones mendefinisikan kebijakan publik berupa kegiatan yang mengandung tujuan, program keputusan, standart, proposal, dan *grand design*. Sedangkan gagasannya yang mengutip Dye, mengungkap bahwa kebijakan publik merupakan bagian dari keputusan pemerintah yang

dilakukan atau dilakukan yang kemudian disusun, dan memberikan dampak dari penerapannya.

Kebijakan publik yang dimuat dalam penelitian ini merupakan suatu kebijakan pembangunan, untuk mendukung percepatan pertumbuhan. Pembangunan dalam penelitian terfokus pada pembangunan pelabuhan Legonbajak tahun 2017, yang tercantum dalam RIP (Rencana Induk Pelabuhan) Karimunjawa, Peraturan Gubernur Provinsi Jawa Tengah No. 10 tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Karimunjawa.

## **2. Pelabuhan Legon Bajak**

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, yang difasilitasi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran (Pergub Jateng No. 10 tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Karimunjawa).

Pelabuhan di daerah Kepulauan Karimunjawa terdiri dari 3 pelabuhan yang digunakan sebagai pelabuhan non-komersial. Pelabuhan tersebut diantaranya: Pelabuhan Perintis, Pelabuhan Rakyat, dan Pelabuhan Legonbajak. Pelabuhan Legonbajak menjadi objek dari penelitian dikarenakan pembangunan yang signifikan terhadap pelabuhan tersebut, yang meliputi upaya pembangunan yang didasarkan pada problematika Kepulauan Karimunjawa saat kondisi terisolasi karna cuaca, selain itu peningkatan pembangunan ditargetkan untuk dapat digunakan sebagai jembatan labuh oleh kapal yang memiliki berat muatan diatas 1200 DWT (*Deep Weight Tonnage*).

## **3. UPP (Unit Penyelenggara Pelabuhan) Kelas III Karimunjawa**

Mengutip Beetham dalam Handoyo (2016: 105) menguraikan birokrasi sebagai institusi yang dimiliki oleh negara yang bertanggung

jawab dalam pelayanan publik yang diatur dalam peraturan hukum. Sedangkan uraian Sunarto (2016: 64) menjelaskan bahwa birokrasi adalah organisasi yang memiliki kuantitas sumber daya banyak, yang memiliki fungsi koordinasi pekerjaan secara sistematis. Birokrasi diartikan sebagai organisasi yang digunakan untuk mendistribusi kekuasaan pemerintah yang menjalankan fungsi tertentu dengan bekerja secara efisien dan efektif (Handoyo, 2016: 104).

Kantor UPP (Unit Penyelenggara Pelabuhan) adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Peraturan Menteri Perhubungan R.I. No. 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan). UPP Kelas III Karimunjawa mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan non-komersial pada wilayah lingkungan kerja daerah Karimunjawa.

## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI**

#### **A. Kebijakan Publik**

Pembangunan pelabuhan Legon Bajak Karimunjawa tahun 2017, merupakan hasil dari kebijakan publik tentang upaya pembangunan yang berdasarkan problematis sosial dipengaruhi oleh lingkungan atau iklim/cuaca pada kepulauan Karimunjawa. Perlu kita mengakar pada arti dari kebijakan itu, sebagai pijakan dalam menganalisis bagaimana kelayakan dari suatu kebijakan ini yang kemudian melahirkan kebijakan pembangunan pelabuhan Legon Bajak Karimunjawa pada tahun 2017, apakah tepat sasaran, yakni kesesuaian antara perencanaan dan hasil, atau justru sebaliknya. Untuk mengetahui hal tersebut maka perlu setidaknya menilik dari upaya evaluasi, sebagai penilaian dari kebijakan pembangunan tersebut.

Seperti yang telah dikutip dalam Cahyo Seftiyono (2018: 19) yang mengutip pendapat Birkland, bahwa kebijakan publik adalah kumpulan kebijakan yang dibuat pada waktu yang berbeda, meliputi beberapa kasus, melibatkan organisasi yang berbeda. Termasuk halnya, kebijakan pembangunan pelabuhan Legon Bajak karimunjawa, yang diorganisasikan melalui lembaga terkaitnya, yakni Unit Pelaksana Pelabuhan (UPP) kelas III Karimunjawa, dengan kasus utamanya yakni manajerial lingkungan laut dan tata kepelabuhanan Kepulauan Karimunjawa.

Kajian mengenai kebijakan publik perlu pendekatan secara menyeluruh pada setiap aspek untuk dapat mengkategorikan dan mengukur kebijakan tertentu (Cahyo Seftiyono, 2018: 19). Pemerintah sebagai pembuat kebijakan secara intens terlibat dalam menanggapi dan mengembangkan alternative solusi, dan memberikan prioritas pada beberapa masalah (Cahyo Seftiyono, 2018: 20). Maka dari itu haruslah jelas, bahwa kebijakan pengelolaan lingkungan laut dan tata kepelabuhanan daerah kepulauan Karimunjawa merupakan solusi dalam

menanggapi isu-isu sosial yang dipengaruhi lingkungan dan pemanfaatan sumber daya alam secara keberlanjutan.

Sekarang kita akan merumuskan secara rinci analisis kebijakan yang dijabarkan oleh Smith dan Larimer, dalam Cahyo Seftiyono (2018: 21), mengenai aspek kunci rasionalitas komprehensif, yakni bahwa proses kebijakan bersifat linear, diantaranya :

1. Proses kebijakan menunjukkan kondisi riil awal dari objek.
2. Kondisi riil awal dan tujuan akhir memiliki keterkaitan yang jelas.
3. Output dari suatu kebijakan tercapai secara tepat sasaran.
4. Perumusan kebijakan bersifat siklis, yakni menggambarkan adanya siklus kebijakan, mulai dari tahapan penetapan agenda, perumusan kebijakan, legitimasi, implementasi, dan evaluasi.
5. Mengetahui persamaan dan perbedaan dalam suatu system.

Perlu dipertimbangkan juga dalam kaitan adanya pembangunan pelabuhan ini, bahwa kebijakan yang terkait, pemerintah tidak berdiri independen, mereka dipengaruhi oleh system yang beragam, seperti keberadaan masyarakat local, dan kerjasama regional atau international (Cahyo Seftiyono 2018: 23). Poin tersebut yang menjadi hal penting untuk mengetahui suatu sistem yang terkait dengan kebijakan publik berdasarkan model sistem, selain itu, kebijakan dimaknai sebagai proses dari adanya actor-aktor yang terlibat didalamnya, menjadi bagian yang tidak dapat dilupakan untuk mengetahui tahapan evaluasi yang telah dilakukan. Sehingga perlu menguraikan pandangan model proses dari kebijakan publik.

### **1. Tahapan Proses Kebijakan Publik**

Definisi kebijakan publik telah diuraikan sebelumnya yang memaparkan pendapat Thomas R. D. menjelaskan makna dari kebijakan publik adalah sesuatu yang dilakukan atau tidak dilakukan terhadap masyarakat oleh pemerintah yang berdampak pada keberlangsungan hidup



masyarakat (Inu Kencana, 2015: 145). Merespon adanya bentuk input yang kemudian hasil dari output itu ialah kebijakan, sebagaimana yang telah diungkapkan oleh David Eston (Hamidi, 2014: 2), dan pendapat dari Birkland yang telah diuraikan sebagaimana pada definisi diatas.

Representasi pemerintah terhadap kehendak dan kondisi social termuat pada kebijakan publik (James dan David, 2015: 450), wajar saja bahwa hal ini kemudian sebagai wewenang dari negara untuk menjawab problematika yang ada di masyarakat. Borre dan Michael dalam Hamidi (2014: 4) bahwa fungsi negara selaras dengan kewenangannya dalam mengadakan kebijakan publik ialah sebagai bentuk solutif untuk menjamin kesejahteraan masyarakat. Bahkan disebutkan lebih lanjut oleh Finner terdapat alasan mengapa kesejahteraan masyarakat dihubungkan dengan kebijakan publik, yang mana hal ini menkan pada hakikat kebijakan publik bahwa kebijakan publik dibuat untuk alasan meningkatkan standar manusia, dan menanggulangi bahaya dan ketidakmerataan dari masyarakat (Hamidi, 2014: 5).

Adapun kebijakan yang baik adalah didasarkan pada wilayah yang mengalami suatu problematis (Nunuk Dwi, 2014: 5), bukan hanya sebagai rumusan agenda pemerintahan terhadap masyarakat. Sehingga apa yang benar-benar dibutuhkan oleh masyarakat tertentu itulah yang seharusnya menjadi sebab problematis dari adanya kebijakan. Hal ini merupakan upaya dalam efisiansi kebijakan publik agar dapat dilaksanakan, dan sesuai dengan target yang hendak dicapai (Nunuk Dwi, 2014: 5).

Untuk itu, Kebijakan yang baik dilandaskan pada tahapan-tahapan tertentu sebagai sebab dibentuknya. Tahapan-tahapan ini dimaknai sebagai proses adanya kebijakan, yang kemudian outputnya adalah kebijakan yang sah yang akan diimplementasikan terhadap segmentasi yang telah ditentukan. Tahapan-tahapan yang harus dilewati telah dirumuskan oleh Stilglirtz didalam Nunuk (2014: 7) diantara lain:

- i. *Describing* (mendiskripsikan)
- ii. *Analyzing* (kegiatan analisis)
- iii. *Evaluating* (kegiatan evaluasi)
- iv. *Intepretating* (menilai)

*Describing*, melakukan deskripsi, yakni kegiatan yang dilakukan untuk meninjau atau mencari tahu titik focus permasalahan yang diperlukan solusi untuk menyelesaikannya. Deskripsi masalah membantu dalam menempatkan sumber daya yang dimiliki untuk diperlukan dalam menjalankan kebijakan yang dikeluarkan. Sebenarnya hal ini sesuai dengan uraian yang disampaikan oleh David Crushway tentang dasar perbandingan yang diperlukan organisasi untuk mencapai efektifitas dan efesiensi. Terdapat beberapa poin yang penting untuk diklasifikasikan dalam mendiskripsikan suatu permasalahan, manajerial yang dilakukan sering melakukan suatu peninjauan terhadap factor-faktor dan usaha untuk membandingkan dengan unsur-unsur yang mempengaruhi (Crushway, 1993: 17). Selain itu, Winarno (2016: 49) mempertegas aspek dari analisis factor-faktor yang digunakan dalam analisis masalah proses pembuatan kebijakan sebagai aspek dasar selain dari analisis yang terfokus pada strukturalis fungsional. Adapun dilakukannya hal ini agar sejumlah beberapa informasi yang didapat, diolah dan dikelola sebagai bahan untuk melengkapi secara akurat (Subakti, 2010: 253).

*Analyzing*, memahami gejala-gejala yang terdapat pada proses deskripsi yang menjadi landasan bagi alternative-alternatif yang diberikan sebagai perumusan dari kebijakan publik yang memiliki dampak pada permasalahan tersebut (Nunuk, 2014: 7). Korelasi antar hubungan deskripsi dan analisis tersebut menentukan sejauhmana kebijakan publik tersebut tepat sasaran, sehingga sasaran yang ditentukan perlu memperhatikan kondisis yang sesuai dengan empiric hasil peninjauan dari unsur, factor, dan perbandingan yang telah dirumuskan. Perlu diperhatikan

pula adanya alternative telah sampai pada pemikiran dampak dari suatu kebijakan. Uraian dari Ramlan (2010: 253) menjelaskan bahwa dampak dari kebijakan dapat diukur pula dari hasil analisis, sehingga dari analisis tersebut dapat dipilih salah satu alternatif terbaik yang digunakan.

*Evaluating*, tahapan ini tidak hanya berbicara tentang akhir dari usaha yang telah diimplementasikan, namun, memberikan telaah yang kompleks selama proses perencanaan, bahwa dari perencanaan hingga akhir perlu dilakukan penilaian terhadap proses kebijakan publik (Nunuk, 2014: 7). Sehingga dalam evaluasi kebijakan publik meluruskan adanya keseimbangan dan kesesuaian dari capaian dari proses perencanaan, hingga pelaksanaan. Adanya tahap evaluasi yang dilakukan pada proses awal sampai akhir proses kebijakan publik ditujukan untuk memperbaiki segala kekeliruan terjadi didalamnya (Ramlan, 2010: 254).

*Intrepetating*, usaha yang dilakukan dari proses kebijakan dalam memahami kebijaksanaan yang telah dilakukan. *intrepetating* memang unsur yang politis terhadap kebijakan publik (Nunuk 2014: 7). Pada tahapan ini, kebijakan dinilai sebagai usaha peninjauan keuntungan dan kerugian yang ditimbulkannya. Melihat pula dari hasil evaluasi terhadap proses yang dinilai membawa keberhasilan atau kegagalan (Winarno, 2016: 49). Selain itu, Winarno melanjutkan dengan uraian pertanyaan untuk menjawab soal pertanyaan bagaimana pelaksanaan/implementasi kebijakan tersebut.

## **2. Model Sistem Kebijakan Publik**

Model kebijakan ini melihat kebijakan yang dipengaruhi oleh beberapa aspek dari kebijakan itu, berupa pengaruh lingkungan, yang antara lain itu adalah tuntutan, dukungan, hambatan, tantangan, rintangan, gangguan, pujian, kebutuhan, atau keperluan lain yang dibutuhkan (Kencana, 2013: 148). Kebijakan publik dapat dimaknai sebagai hal yang

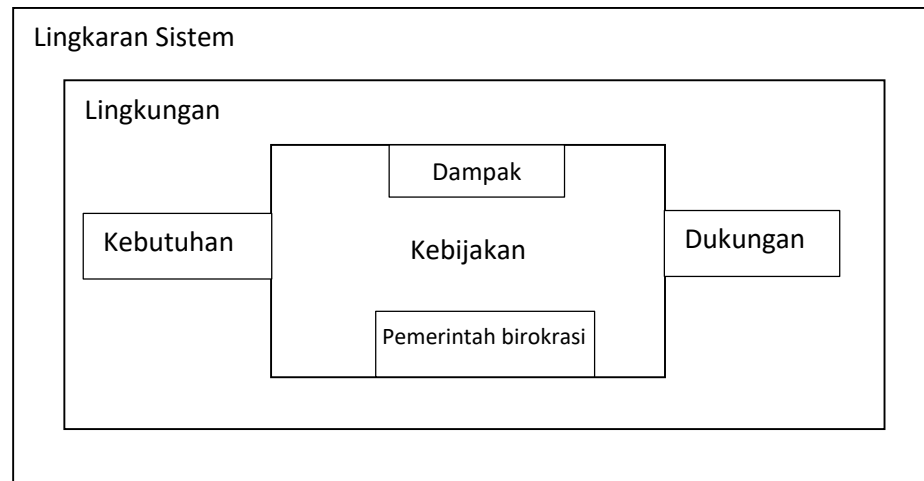
muncul karna adanya problematis dari sebuah sistem, diperlukan kebijakan publik sebagai solusi dari sifat negara menjamin kesejahteraan dan memberikan rasa aman bagi masyarakat. Pengaruh lingkungan bagian dari sistem menentukan arah dan bentuk dari kebijakan publik.

Model kebijakan ini mencoba menjelaskan secara detail mengenai kondisi lapangan yang mempengaruhi kebijakan publik (Winarno, 2016: 91), sehingga model ini mempengaruhi dari proses perencanaan dari suatu kebijakan yang dikerjakan oleh pembuat kebijakan. Untuk itu, agar tidak terjadi suatu kesalahan perspektif dari pemaknaan kondisi tersebut, setidaknya terdapat poin yang perlu diperhatikan, seperti yang telah diuraikan oleh Paine dalam Winarno (2016: 91) diantaranya:

- i. Mempertimbangkan dan mengkualifikasi dukungan yang dimiliki.
- ii. Memperhatikan kebutuhan lingkungan.
- iii. Memperhatikan posisi dan dampak dari pembuat kebijakan.

Dari gambaran tersebut dapat dilihat bahwa suatu kebijakan merupakan hal yang kontekstual, sehingga diperlukan proses yang detail dan bertahap dari interaksi yang terjadi didalamnya.

Rangkaian pengaruh pada kebijakan publik mempengaruhi sistem politik, konsep sistem digambarkan oleh Winarno sebagai kumpulan dari lembaga-lembaga yang terlibat, yang mana perilaku dan tindakannya dalam kebijakan publik dapat dilihat dari masyarakat, yang kemudian menuai respon untuk mempengaruhi atau menimbulkan tuntutan-tuntutan sebagai pengaruh dari keputusan. Konsep sistem menguraikan adanya hubungan timbal balik diantara elemen-elemen yang ada pada sistem, dan faktor yang mempengaruhi dari lingkungan terhadap sistem tersebut (Winarno, 2016: 92).



Gambar 2.1. Lingkaran Sistem Kebijakan

Sistem dibangun berdasarkan elemen yang mendukung (Winarno, 2016: 93), maksudnya adalah suatu kebijakan perlu adanya dorongan dari setiap unsur yang mempengaruhi, perlu adanya suatu kesinambungan agar kebijakan dapat diimplementasikan. Adanya suatu pertentangan perlu diupayakan penyelesaiannya melalui pendekatan-pendekatan tertentu. Adanya kesinambungan tersebut Winarno (2016: 93) mengungkapkan sistem yang baik dari subsistem yang mempengaruhi kebijakan, yakni diantaranya:

- i. Menghasilkan kebijakan yang layak dan memuaskan setiap elemen.
- ii. Menyadarkan pandangan berdasarkan ikatan dengan satu tujuan.
- iii. Menggunakan kekuatan otoritas untuk upaya penyelesaian.

### 3. Model Proses Kebijakan Publik

Proses dimaknai sebagai rangkaian dari seluruh kegiatan. Proses kebijakan publik merupakan rangkaian kumulatif dari suatu kebijakan yang dibedakan menjadi tahapan-tahapan yang jelas. Kegiatan-kegiatan yang

ada didalamnya diklasifikasikan secara structural menjadi suatu rangkaian proses yang dapat dibedakan satu antara yang lainnya (Kencana, 2013: 147).

Proses tersebut dibagi menurut Inu Kencana (2013: 147) menjadi beberapa tahapan dari model proses, yakni sebagai berikut :

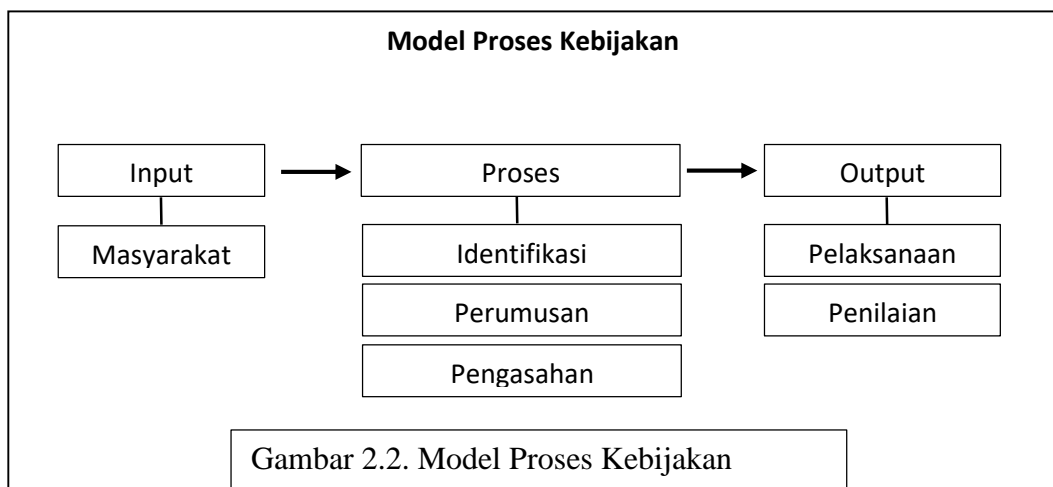
- i. Proses identifikasi masalah
- ii. Perumusan usul kebijakan
- iii. Pengesahan kebijakan
- iv. Pelaksanaan kebijakan
- v. Penilaian kebijakan

Beberapa poin tersebut menjadi proses yang terstruktur dari awal kebijakan itu diperlukan, alternatif-alternatif yang diberikan merupakan bagian dari proses dalam pembentukannya. Sebenarnya pandangan dari model proses ini tidak hanya sekedar menaruh pandangan kebijakan sebagai objek yang utama, namun beberapa percabangan yang mempengaruhi pada sistem yang lebih luas (Winarno, 2016: 89), hal tersebut berdampak pada proses strategi manajemen yang berdampak terhadap fungsional yang menjalankan, dengan demikian, kebijakan tidak sebatas proses intelektual yang melibatkan struktur dengan fungsionalnya didalam tahapan kebijakan publik, namun berhubungan pula dengan proses-proses sosial.

Proses sosial pada kebijakan dimaknai sebagai proses yang berkelanjutan yang sesuai dengan kondisi kultur dan lingkungan masyarakatnya (Winarno, 2016: 90). Disini menjadi hal yang perlu diperhatikan adanya suatu kebijakan, bahwa kebijakan tidak hanya dimaknai dari satu sisi proses, namun lebih meninjau ulang dari dampak yang ditimbulkan terhadap proses lainnya dan sistem yang ada.

Kesalahan yang terjadi pada saat ini, proses intelektual terlalu memandang proses sosial menjadi hal yang perlu diatur dan disesuaikan dengan dibentuknya kebijakan, sehingga banyak kebijakan yang tidak tepat sasaran, disini Winarno berpendapat akan hal itu, bahwa hal tersebut tentu tidak menyesuaikan dengan kondisi lingkungan. Dikhawatirkan jika hal tersebut terjadi proses kebijakan dipandang dari proses sosial yang bersifat dinamis tersebut menjadi bertolak belakang dengan yang seharusnya.

Kebijakan dipandang dari sudut proses lebih menjadi hal yang penting, ketika kebijakan tersebut merupakan hasil dari response dari problem lingkungan dan sumber daya alam, sebagaimana penelitian ini dibuat. proses intelektual yang dilakukan oleh suprastruktur perlu untuk memutuskan problem lingkungan dan SDA secara kritis, yang artinya peninjauan dari segala proses yang terbagi dalam tahapan-tahapan yang terstruktur, benar-benar digali secara dalam, hal ini disesuaikan dengan manfaat yang ditimbulkan dengan adanya pembangunan tersebut, mengingat bahwa factor tersebut terdapat berbagai resultan yang mempengaruhinya. Berbagai alternative saling berkomptisi, namun perubahan yang dinamis dan berkelanjutan dari implementasi kebijakan perlu diperhatikan perubahannya terhadap lingkungan dan sumber daya alam (Winarno, 2016: 90).



## **B. Birokrasi Dalam Sistem Politik**

Birokrasi memiliki peranan penting dalam proses kebijakan. Pada sistem politik, birokrasi menentukan implementasi dari kebijakan, bahkan birokrasi ikut serta peranannya tentang proses input hingga output pada sistem politik (Sunarto, 2016: 69). Dengan demikian birokrasi dapat memberikan masukan, pilihan, dan penilaian untuk pemerintah terhadap kebijakan yang ideal. Hal ini disebabkan karena birokrasi merupakan unsur pelaksana dari suatu kebijakan yang berinteraksi langsung dengan kondisi lapangan yang ada, baik itu antara masyarakat, alam, dan faktor lainnya.

Akan adanya suatu kondisi yang fleksibel tersebut, birokrasi tidak hanya menjalankan tugas sesuai kebijakan yang telah direncanakan. Beberapa peristiwa, birokrasi dapat mengambil keputusannya tersendiri untuk menjalankan kebijakan dengan lebih baik (Sunarto, 2016: 69). Sehingga, birokrasi diupayakan mampu menjadi bagian yang dapat mengkoordinasikan proses pada produk pemerintahan. Uraian Handoyo (2016: 104) memberikan penegasan terhadap keunggulan kerja birokrasi dalam pemerintahan, birokrasi setidaknya memiliki ketepatan, kejelasan, kecepatan, dan penggunaan dana yang ideal dengan adanya otoritas dan hierarkhisnya.

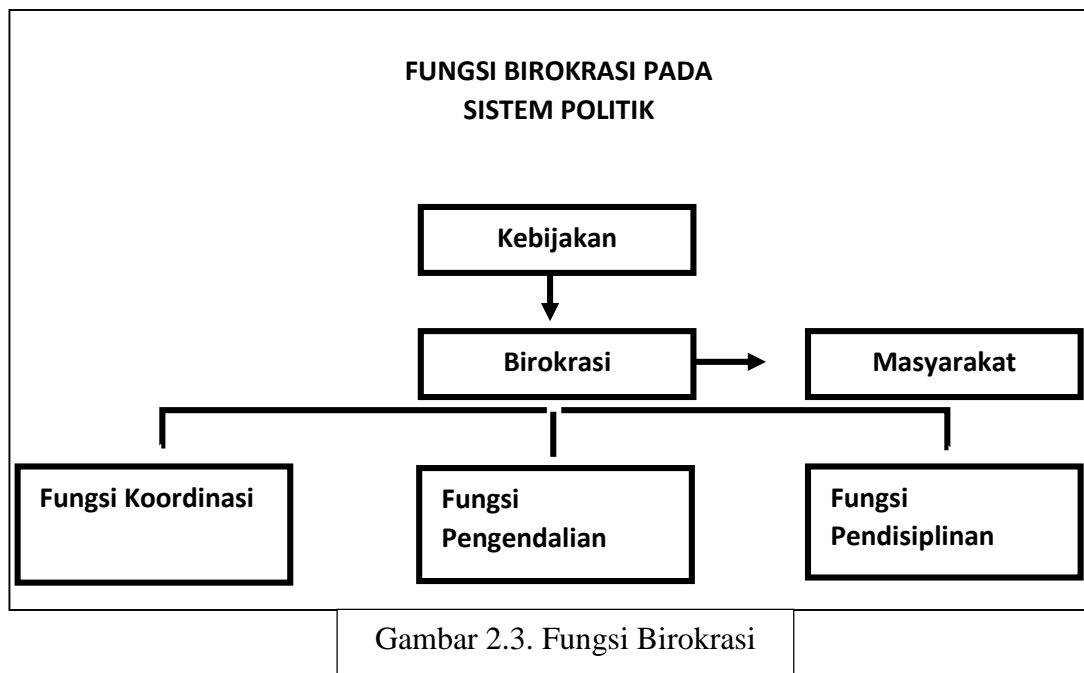
Pada suatu proses kebijakan, melalui peraturan yang terdapat pada birokrasi, birokrasi dapat menjadi unsur tolok ukur sebagai pelaksanaan proses kebijakan. Sehingga birokrasi diharapkan memahami antara aspek ekspektasi kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah, dengan menselaraskan atau mengkoordinasikan terhadap masyarakat (Sunarto, 2016: 69). Proses koordinasi tentu tidak terlepas dari suatu gejala-gejala yang timbul pada lapangan, yang kemudian fungsi koordinasi birokrasi mampu untuk mengembangkan peraturan yang telah ditetapkan agar sesuai dengan masyarakat. Organisasi pemerintahan modern memerlukan birokrasi sebagai upaya pengembangan struktur secara



kualitas dan kuantitas, yang mana menyelesaikan persoalan kebijakan pemerintah baik itu untuk pembangunan, maupun peningkatan pelayanan (Handoyo, 2016: 106).

Selain adanya fungsi koordinasi, birokrasi memiliki fungsi lain yakni fungsi pendisiplinan dan pengendalian (Sunarto, 2019: 70). Fungsi tersebut bertujuan untuk mengelola internal dari birokrasi, agar mampu mencapai kebijakan yang sesuai dengan target dan tepat sasaran. Sehingga birokrasi memiliki dua sifat yang diperankan didalamnya, yakni birokrasi yang terkadang dapat bersifat kondusif menjalankan sesuai aturan, dan bersifat represif dalam pengendalian sebagai pengembangan atau kontrol (Handoyo, 2016 :109). Unsur dari fungsi tersebut, merupakan adanya pengembangan kebutuhan dari birokrasi yang telah disesuaikan dengan masyarakat atau demokrasi local pada daerah tertentu.

Uraian dalam Sunarto (2016: 70) menyebutkan bahwa birokrasi selalu berkembang dan tumbuh sesuai dengan kebutuhan kehidupan masyarakat. Kebijakan pemerintah diperlukan membawa dampak kesejahteraan bagi masyarakat. Untuk itu, kebijakan mengandung program yang mengelola kehidupan masyarakat yang layak dan baik. Adanya suatu manajemen kelola segala bentuk aspek kehidupan masyarakat pada kebijakan, maka birokrasi dibentuk pula sesuai dengan besaran target yang berdampak pada setiap lini kehidupan tersebut, dengan kata lain, banyak birokrasi yang tersebar dengan menjalankan fungsi tertentu pada masyarakat. Karna itu, beberapa poin penting dalam birokrasi ialah suatu organisasi pemerintah yang memiliki aturan-aturan, kewajiban jabatan, rantai kekuasaan, administrasi secara sistematis, pegawai yang sesuai, dan efisiensi (Handoyo, 2016: 106).



### 1. Sumber Kekuasaan Birokrasi

Kompleksitas pada masyarakat modern memberikan dampak bagi pengelolaan birokrasi. Birokrasi semakin memiliki peranan yang sentral dari hubungannya antara masyarakat dan pemerintah sebagai pembuat kebijakan (Sunarto, 2016: 69). Untuk itu penyelenggaraan birokrasi, mengutamakan asas birokrasi sebagai pelayan publik, yang menyelesaikan persoalan dan tuntutan warga negara (Handoyo, 2016: 123).

Banyak persoalan masyarakat yang hampir dibantu dengan fungsi dari birokrasi, seperti yang telah dikutip dalam Sunarto (2016: 69) masyarakat modern menjadikan kehidupan memiliki banyak persoalan yang harus diselesaikan, bahkan melalui peranan birokrasi seperti pada beberapa gejala peristiwa masyarakat tentang masalah lingkungan hidup, perbaikan gizi, pengaturan kelahiran, lapangan pekerjaan, pemukiman, transportasi, dan berbagai masalah lainnya.

Sejalan dengan pemikiran tersebut, Sunarto melanjutkan uraiannya, bahwa birokrasi dapat memiliki sumber kekuasaan yang menonjol dalam sistem politik Indonesia. Dalam Sunarto (2016: 69) mengutip dari uraian Mas' oed dan Mac Adrews, setidaknya birokrasi memiliki 4 sumber kekuasaan sebagai unsur dari pemerintahan yang menjadikan semakin kuat, diantaranya:

- i. Memiliki Peran birokrasi sebagai personifikasi negara
- ii. Memiliki referensi tertentu sebagai informasi
- iii. Memiliki kecakapan dan pengetahuan dari hal teknis
- iv. Memiliki status sosial tinggi pada masyarakat.

Adanya sumber kekuasaan yang menjadikan birokrasi sebagai personifikasi dari negara memungkinkan gerak dan arah birokrasi yang cenderung lebih mengendalikan warga negara (Sunarto, 2016: 70). Sebagai control dari kekuasaan tersebut, terdapat beberapa asas yang membatasi kekuasaan birokrasi, yakni didasarkan asas kepentingan umum, kepastian hukum, partisipatif, tidak deskrimintaif, keterbukaan, kesamaan hak dan kewajiban, akuntabilitas, keprofesionalisan, kemudahan, keterbukaan, dan perlakuan khusus terhadap warga rentan (Handoyo, 2016: 123).

Masyarakat lebih mengikuti instruksi yang diberikan oleh birokrasi, hal ini dimungkinkan pada kompleksitas yang terjadi pada masyarakat yang kemudian bergantung pada birokrasi sebagai solusi untuk menyelesaikan permasalahan yang ada. Selain itu, kekuatan didukung oleh manajemen birokrasi yang menjalankan fungsi dengan baik, sehingga mendorong kemampuan *problem solving* dan pengetahuannya sebagaimana dibutuhkan oleh masyarakat.

Kekuasaan terhadap sumber informasi pula membuat birokrasi dapat mengembangkan dan mengamabil suatu keputusan dari kebijakan pemerintah. Adanya penguasaan informasi dari birokrasi didukung dengan perannya sebagai pelaksana dari suatu kebijakan yang mengetahui secara langsung

proses di lapangan, yang mana berhubungan dengan beberapa faktor yakni masyarakat dan lingkungan, sehingga hal tersebut menjadikan birokrasi terlebih unggul dalam aspek informasi daripada politisi atau anggota badan legislative (Sunarto, 2016: 70).

Untuk mengontrol adanya penyalahgunaan kekuasaan yang dimiliki oleh birokrasi, maka peraturan di Indonesia mengenai birokrasi tercantum dalam undang-undang yang mengatur tentang birokrasi, fungsi, dan penyalahgunaan kewenangan (Handoyo, 2016: 122). Sebagai peran dari pelaksana suatu kebijakan, yang mana bertujuan untuk menyelesaikan berbagai permasalahan pada aspek kehidupan masyarakat, maka birokrasi memiliki berbagai sumber daya tenaga ahli teknis. Kemudian, sumber daya tersebut dialokasikan kedalam beberapa unit satuan kerja, untuk menjalankan fungsi dan tugasnya secara professional (Sunarto, 2016:70). Melihat tersebut tidak pula dipungkiri oleh masyarakat bahwa sumber daya pada birokrasi merupakan sumber daya yang memiliki kapabilitas pada aspek tertentu, sehingga mampu lebih efektif dalam menyelesaikan atau melaksanakan suatu kebijakan berdasarkan undang-undang.

Di Indonesia status sosial masih berlaku pada masyarakat, yang kemudian pada birokrasi pula dipandang sebagai kelompok *elit penguasa* dari persepsi masyarakat (Sunarto, 2016: 70). Hal tersebut mendorong adanya kekuasaan birokrasi yang semakin kuat dalam menyerap informasi dan memberikan solusi terhadap masyarakat. Berbeda dengan birokrasi yang berlangsung masa orde baru, dengan setelahnya, yang mana birokrasi dipandang sebagai elit penguasa tetap mementingkan aspek kepentingan umum, dan bersifat netral terhadap kepentingan politis (Handoyo, 2016: 124).

## **2. Birokrasi Ideal**

Kekuasaan yang tergolong besar dimiliki oleh birokrasi tidak terlepas dari adanya patologi. Sejak terbentuknya birokrasi sebagai alat dari pemerintahan

untuk menjalankan program dari pemerintahan, institusi tersebut kenyataannya cenderung dipresepikan masyarakat secara negative (Sunarto, 2016: 64). Birokrasi dinilai tidak dapat menyelesaikan permasalahan seperti yang diharapkan, baik dari segi formal kebijakan, maupun pemuas kebutuhan publik. Selain itu, masih terjadinya kasus korupsi, kolusi, dan nepotisme (kkn) mengakibatkan pelaksanaan dan tujuan dari kebijakan terhambat (Handoyo, 2016: 121)

Pembangunan yang direncanakan pemerintah merupakan langkah progressive untuk mencapai kemajuan bagi masyarakat. Perkembangan jaman pula, menambah kompleksitas dari suatu permasalahan pembangunan tersebut. Pembangunan dilakukan dengan upaya untuk mencapai konsep negara kesejahteraan, dimana negara tidak hanya menyelesaikan suatu pelanggaran-pelanggaran yang ada di masyarakat, namun dapat pula memberikan dampak pertumbuhan bagi masyarakat (Sunarto, 2016: 64).

Untuk mencapai tujuan dari konsep tersebut, pemerintah melakukan upaya sistematis dalam menyusun kebijakan, dari perencanaan hingga evaluasi, agar sesuai dengan target dan hasil yang sesuai. Untuk itu, birokrasi sebagai pelaku dari pelaksana kebijakan, dalam hal ini adalah sebagai satuan yang memberikan pelayanan dan pelaksana pembangunan diorganisasikan sedemikian rupa untuk menangani tugas-tugas dari pemerintahan. Dalam tiap tugas dari birokrasi, penyelenggaraanya dilakukan berdasarkan kapabilitas dan keterampilan tertentu (Handoyo, 2016: 107). Dengan mendukung hal tersebut setidaknya dalam Sunarto (2016: 65) meberikan uraian dari Schoorl, mengenai ciri-ciri dari birokrasi, antara lain:

- i. Mampu mengambil keputusan secara rasional
- ii. Memiliki pola hubungan hierarkhi wewenang
- iii. Memiliki sistem kerja dan aturan tertentu
- iv. Memiliki tugas-tugas yang bersifat rutin
- v. Memeiliki sentralisasi kekuasaan.

Permasalahan pada birokrasi diperhatikan oleh seorang ahli, Max Weber menganalisis dari patologi yang terjadi birokrasi, yang kemudian memberikan pemikirannya mengenai tipe birokrasi yang ideal. Dalam Sunarto (2016: 65) menguraikan pemikiran dari Max Weber mengenai konsep dari tipe ideal birokrasi, dengan sebagai berikut.

Pertama, terdapat spesifikasi pembagian tugas dengan distribusi sumber daya kapasitas dan peran yang jelas, dengan itu tugas yang terdapat pada suatu sistem birokrasi ditangani oleh aktor-aktor yang memiliki kecakapan pada bidangnya, sehingga mencapai hasil maksimal dari tujuan pekerjaan. Untuk mencapai aspek itu, perlu adanya rekrutmen pegawai sesuai dengan bidang tanggung jawabnya.

Kedua, pengorganisasian sumber daya melalui jabatan dengan sistem hierarki, yang mana terdapat kerja sistem yang terstruktur dan terkontrol antar jabatan-jabatan tertentu. Dengan kata lain, jabatan tinggi dapat mengawasi kerja dan tanggung jawab jabatan yang rendah pada sub-bagian tugas birokrasi tertentu. Selain itu, bentuk pertanggung jawaban lebih menjadi rapi.

Ketiga, kegiatan didalam organisasi memiliki konsistensi sistem aturan. Birokrasi memiliki fungsi dan tugas yang bersifat rutin terhadap beberapa kebijakan yang telah dikalsifikasi berdasarkan jenis birokrasi, sebagaimana contoh Dinas Sosial, yang berfungsi untuk menjalankan kebijakan pengaturan dan pengelolaan kehidupan sosial masyarakat, tentu berbeda dengan Dinas Perhubungan yang mengatur dan mengelola tentang transportasi dan unsur didalamnya terhadap masyarakat. Karena itu sistem aturan konsisten tersebut mengatur permasalahan yang konkrit terhadap masyarakat atau lingkungan. Pejabat terikat dengan disiplin dan kontrol yang kuat dan sistematis untuk menjalankan fungsinya (Handoyo, 2016: 107).

Keempat, birokrasi memiliki hubungan formal terhadap kelembagaannya. Sehingga, norma kerja yang tercipta bersifat ideal didasarkan

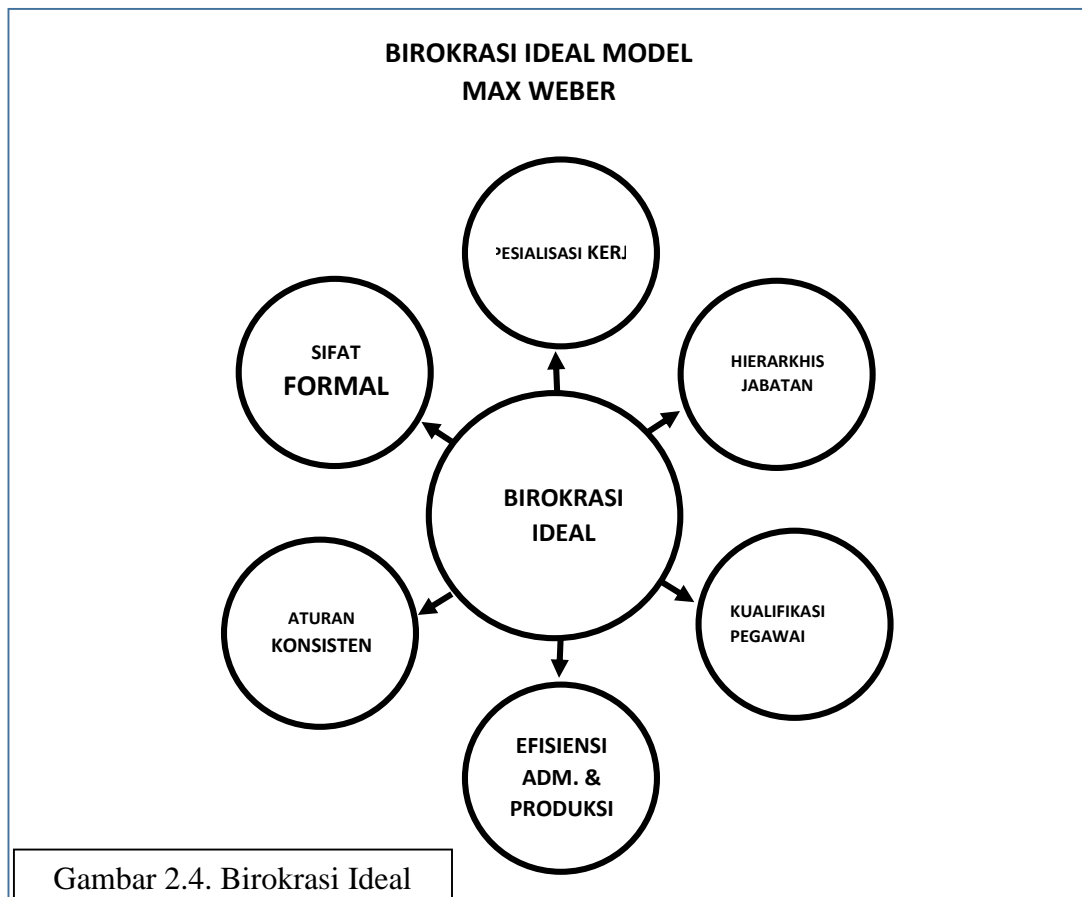
tugak pokok dan fungsi birokrasi. Dengan kata lain, hubungan antar pegawai atau pejabat tidak membawa permasalahan pribadi pada situasi kerja, dan mengganggu jalannya tanggung jawab dari birokrasi.

Kelima, untuk menjaga dan membawa dampak yang baik bagi birokrasi sesuai tujuannya, maka pegawai atau pejabat direkrut melalui sistem yang terpadu. Artinya bahwa setiap pegawai atau pejabat dikualifikasi berdasarkan kemampuan yang dibutuhkan oleh birokrasi. Selain itu, pegawai dan pejabat berhak mendapatkan gaji sesuai dengan kemampuannya tersebut. Adanya struktur yang hierarkhis, pejabat dapat dipromosikan untuk naik pada jenjang jabatan berdasarkan senioritas, dan kemampuan, yang mana menjaga pola hubungan regenerasi dari birokrasi, dan memberikan dampak positif bagi loyalitas pegawai.

Keenam, sisi baik dari penerapan sifat birokratis seharusnya secara teknis lebih unggul dari segi administrasi, melihat dari sumber kekuasaan yang dimiliki birokrasi. Dengan kata lain, birokrasi dituntut untuk mampu menciptakan efisiensi dari pengelolaan organisasi, dan produktifitas pegawai.

Uraian Sunarto yang telah mengutip pemikiran Max Weber tersebut, seharusnya memberikan dampak yang maksimal dalam pengelolaan jalannya birokrasi bagi suatu kebijakan. Dengan hal tersebut, birokrasi dapat diartikan sebagai alat untuk mencapai efisiensi dan efektifitas dari terselenggaranya proses pemerintah dan kebijakan. Selain itu, melihat dari sisi formalitas yang telah diuraikan, birokrasi adalah suatu organisasi yang bersifat rasional dan obyektif, untuk menjalankan fungsi, mengembangkan aturan dan keputusan, dan mengelola permasalahan yang terjadi di masyarakat.

Dalam Sunarto (2016: 67) memberikan penegasan tentang sisi ideal birokrasi tersebut tentu tidak menjelaskan secara factual, namun setidaknya batasan tersebut memberikan sisi sebagai acuan dalam memperbaiki pengelolaan birokrasi didalam sistem politik Indonesia. Walaupun, menanggapi hal tersebut merupakan hal yang sulit untuk diterapkan oleh birokrasi saat ini, namun setidaknya gejala-gejala yang terjadi dapat diukur, kemudian dikelola kembali untuk lebih baik.



### C. Kajian Hasil Penelitian yang Relevan

Uraian dari kajian hasil penelitian ini diuraikan untuk mengetahui perbedaan dan persamaan dengan penelitian “Peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam Pembangunan Pelabuhan Legonbajak tahun 2017”. Setiap



judul hasil penelitian dibahas satu per satu apa yang menjadi isi, simpulan dari penelitian itu, dan perbedaan persamaan dengan penelitian ini.

### **1. Peranan Pemerintah Daerah Dalam Perencanaan Pembangunan Daerah (Studi kasus Kabupaten Manatuto) Oleh Armando Soares, Ratih N., dan M. Makmur.**

Penelitian yang berjudul Peranan Pemerintah Daerah Dalam Perencanaan Pembangunan Daerah (Studi kasus Kabupaten Manatuto) yang ditulis oleh Armando Soares, Ratih N., dan M. Makmur. Menjelaskan tentang peranan intitusi pemerintah daerah sebagai entrepreneur, coordinator, fasilitator dan stimulator dalam perencanaan pembangunan di distrik manatuto, selain itu, mndeskripsikan hasil analisis dari faktor pendukung dan penghambat didalamnya yang mempengaruhi peranan pemerintah.

Isi pokok dari penelitian ini ialah peran pemerintah daerah dalam perencanaan pembangunan memerlukan beberapa strategi khusus dalam upaya pengembangan pada sektor perekonomian, yang mana strategi khusus tersebut ditinjau dari upaya mempertimbangkan potensi local yang ada baik dari segi SDM, maupun SDA yang ada. Beberapa pertimbangan tersebut pula menjadikan perencanaan dari pembangunan memiliki faktor pendukung dan pengahmabt. Sehingga, hal ini menjadi perhatian tersendiri dari pemerintah dalam menentukan tahapan dari strategi perencanaan.

Kesinambungan yang ada pada penelitian tersebut terhadap penelitian Peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam Pembangunan Pelabuhan Legonbajak tahun 2017 ialah dasar-dasar strategi dalam menentukan perencanaan suatu kebijakan pembagunan, dimana startegi tersebut memiliki proses tahapan yang dilakukan secara komprehensif terhadap objek dari kebijakan. Selain itu, memberikan gambaran tentang adanya faktor-faktor yang ada didalamnya, bahwa setiap kebijakan memeiliki karakteristik yang berbeda dalam

memandang berbagai aspek yang menjadikan adanya keberagaman dari faktor pendukung dan penghambat yang ada.

## **2. Peran Pemerintah Dalam Pembangunan Oleh Said Zainal Abidin**

Penelitian yang berjudul Peran Pemerintah Dalam Pembangunan, yang ditulis oleh Said Zainal Abidin menjelaskan tentang perkembangan secara historis adanya peranan pemerintah terhadap suatu pembangunan pada negara yang dirumuskan melalui kebijakan. Selain itu, menguraikan beberapa percontohan pembangunan pada setiap negara yang memiliki karakteristik berbeda yang ditinjau dari keterlibatan pemerintah dari suatu proses pembangunan.

Isi pokok dari penelitian Said menjelaskan secara kronologis adanya keterlibatan pemerintah dalam pembangunan di suatu negara pasca perang dunia II. Setiap negara memperbaiki onfrastruktur dan peningkatan daya saing manusia guna menghadapi perang dingin sebagai tujuan untuk mempertahankan kesejahteraan dari rakyat dan wilayahnya. Beberapa negara memiliki karakteristik keterlibatan pemerintah dalam melakukan pembangunan. seperti halnya, negara yang memiliki ideologi liberalisme lebih condong melakukan proses pembangunan yang diberikan secara swasta, artinya peran negara hanya sebagai fasilitator, dimana eksekusi secara keseluruhan dipasrahkan terhadap pergerakan pasar. Tentu hal tersebut berbeda dengan negara Indonesia dan Malayasia yang menjadi objek lainya pada penelitian tersebut, karna memiliki ideology yang berbeda di kedua negara tersebut peran pemerintah dalam proses pembangunan lebih mendominasi, artinya jalannya proses kegiatan pembangunan pemerintah memiliki keterlibatan lebih besar dari perencanaan hingga evaluasi. Penelitian ini menggambarkan hubungan secara kelembangaan yang terjadi dari proses pembangunan, yang mana keterlibatan aktor-aktor pembangunan seperti pemerintah, birokrasi, dan swasta menjadi unsur yang perlu diperhatikan dalam tercapainya suatu pembangunan seperti yang diharapkan, maka dari itu, supervisi, visi, misi, partisipasi dan

faktor-faktor didalamnya perlu dirumuskan secara detail dalam suatu kebijakan dan keputusan politik.

Relevansi antara penelitian tersebut dan penelitian Peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam Pembangunan Pelabuhan Legonbajak tahun 2017 ialah bahwa kebijakan dipandang dari hubungan yang terlibat antar actor didalamnya, terutama posisi UPP Kelas III Karimunjawa terhadap proses kebijakan dengan lembaga dan aktor lainnya, selain itu, pengadaan dan pengaturan barang-barang publik dalam proyek pembangunan, dan menjamin terselenggarakannya pembangunan sesuai dengan visi, misi negara.

### **3. Kontrol Politik Birokrasi Dalam Kebijakan Publik Oleh Mashur Hasan Basri**

Penelitian yang berjudul Kontrol Politik Birokrasi Dalam Kebijakan Publik yang ditulis oleh Mashur Hasan Basri, menjelaskan tentang dikotomi atau pembagian dan batasan yang jelas antara definisi politik dan administrasi. Keduanya memiliki hubungan yang erat dalam perpektif kebijakan publik, dimana keterkaitannya pada proses kerja dari kebijakan publik, namun perbedaan muncul pada actor yang menjalankan. Penelitian ini dibahas melalui sudut pandang kelembagaan, dimana terjadi pembagian secara ideal antara tugas administrasi dan politik terhadap proses kebijakan, yakni antara pemerintah, dan birokrasi. Pemerintah merupakan pejabat publik yang dipilih melalui pemilihan umum (pemilu), sedangkan birokrasi adalah pejabat karir, yang mana dipilih melalui tahapan seleksi kapabilitas.

Isi dari penelitian ini menjelaskan bahwa perkembangan kelembagaan terhadap suatu kebijakan terus berlangsung dengan arah modernisasi, perkembangan ini sejalan dengan tujuan untuk menyelesaikan permasalahan yang semakin kompleks, maka dari itu, terdapat paradigm baru yang bermunculan, seperti NPM (*New Public Management*), yang mana mengatur kebijakan publik dan fungsi kelembagaan yang terkait sebagai proses

eksekusi. Dikotomi yang terjadi antara pemerintah dan birokrasi terdapat pada wilayah misi, kebijakan, administrasi, dan manajemen. Hal ini berkaitan dengan distribusi fungsi, nilai, dan tugas, agar kebijakan berjalan sesuai semestinya.

Relevansi yang terkait dengan penelitian Peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam Pembangunan Pelabuhan Legonbajak tahun 2017 yakni melihat dari perbedaan fungsi dari birokrasi dan pemerintah, perlu adanya batasan yang jelas untuk mengetahui pola hubungan yang terjadi antara kerjasama pemerintah dan UPP Kelas III Karimunjawa dalam upaya pembangunan pelabuhan Legonbajak, antara lain pada aspek, pemberian nasehat dari hasil analisis lapangan, rekomendasi dari alternatif yang ada, perumusan anggaran, penentuan formula distribusi jasa, penetapan prosedur, dan kontrol sumber daya manusia, materi, informasi bagi organisasi.

#### **4. Peran Institusi Penelitian dan Pengembangan dalam Perumusan Kebijakan (Studi Kasus Bidang Penelitian dan Pengembangan di Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Daerah Kabupaten Gresik) Oleh Aviv Setiawan Dinworo**

Penelitian yang berjudul Peran Institusi Penelitian dan Pengembangan dalam Perumusan Kebijakan pada studi kasus bidang penelitian dan pengembangan di Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Daerah Kabupaten Gresik yang ditulis oleh Aviv Setiawan Dinworo, menjelaskan tentang peran institusi dalam proses kebijakan publik. Peranan tersebut mencakup fungsi birokrasi terhadap kebijakan yakni memberikan suplai informasi, memberikan struktur ilmiah untuk menentukan prioritas, dan membuat rekomendasi.

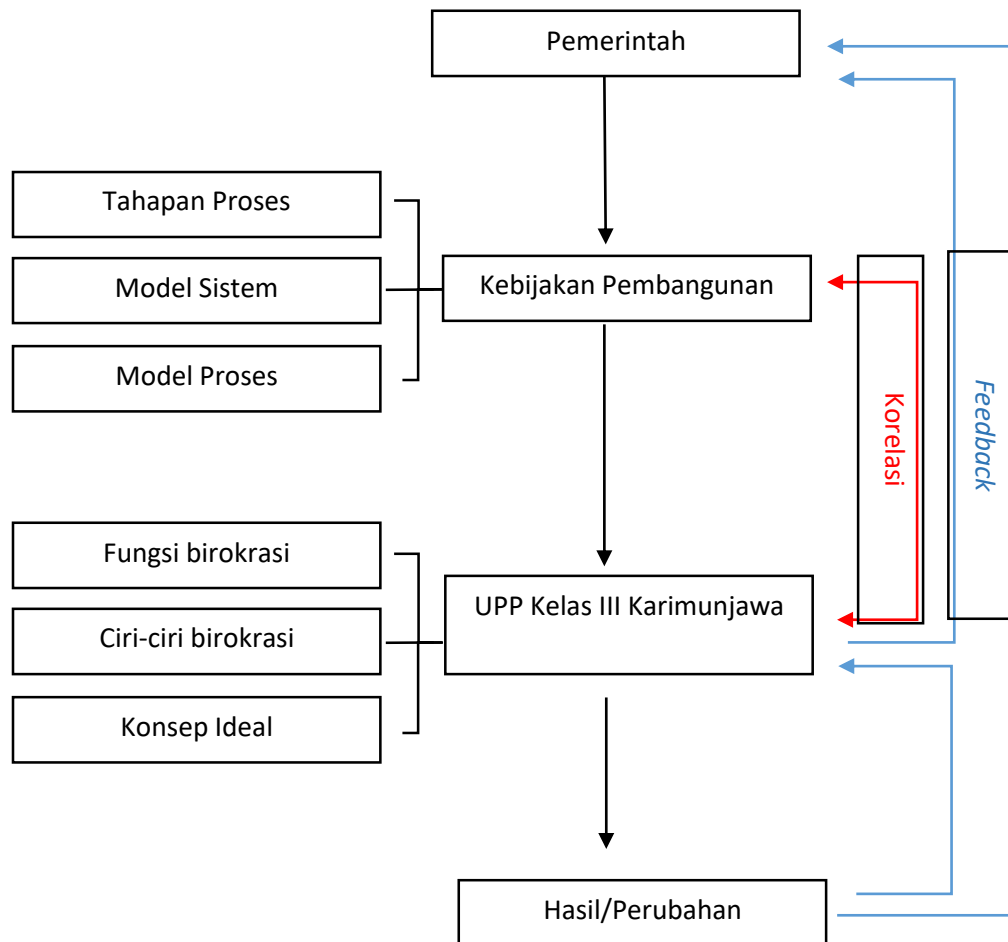
Isi dari penelitian ini menjelaskan secara detail adanya peranan yang dijelaskan diatas, yakni seperti memberikan suplai informasi, institusi terkait menghasilkan kajian yang berkaitan dengan permasalahan, yang kemudian

disosialisasikan kepada *stakeholder*, selain itu, institusi penelitian memberikan kajian ilmiah sebagai acuan dari bentuk idealis terhadap perumusan kebijakan, melalui jurnal, buku, dan laporan penelitian lainnya. Terdapat pula agenda pengembangan rekomendasi yang dibuat untuk memberikan rincian suatu penelitian terhadap kebijakan tentang apa saja yang menjadi keuntungan, dan konsekuensi yang ditimbulkan.

Relevansi yang ada pada penelitian terkait dengan penelitian Peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam Pembangunan Pelabuhan Legonbajak tahun 2017 ialah pada tahapan proses yang dilalui pada kebijakan, institusi terkait merupakan bagian dari organisasi pemerintah layaknya UPP Kelas III Karimunjawa yang mana memiliki persamaan posisinya terhadap kebijakan terutama dalam merumuskan perencanaan kebijakan. Birokrasi memiliki beberapa kekuatan penting seperti, suplai informasi, kajian idealis, rekomendasi berbagai alternatif, dan faktor-faktor yang ada didalamnya.

Perbedaan dari penelitian diatas dengan penelitian Peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam Pembangunan Pelabuhan Legonbajak tahun 2017 ialah diuraikannya dinamika hubungan kebijakan publik dengan birokrasi dalam melakukan pembangunan untuk pertumbuhan ekonomi, selain itu, didalam Kebijakan Peraturan Gubernur Nomor 10 tahun 2017 tentang RIP Karimunjawa dilatarbelakangi dengan adanya permasalahan lingkungan yakni kondisi isolasi kepulauan Karimunjawa yang mengakibatkan adanya dampak dari pertumbuhan ekonomi. Selain itu, menguraikan adanya peranan penting birokrasi tentang bagaimana tahapan, proses, dan komunikasi yang dilakukan dalam keterlibatannya terhadap kebijakan.

#### D. Kerangka Berpikir



Bagan 2.1. Kerangka berpikir

Dari kerangka tersebut dapat diuraikan bahwa pemerintah sebagai lembaga eksekutif mengusulkan adanya pembangunan yang kemudian disusun menjadi rancangan kebijakan pembangunan, rancangan tersebut terkait dengan adanya bagaimana tahapan, model sistem, dan proses yang selanjutnya menghasilkan berbagai alternatif, rancangan kebijakan pembangunan dirumuskan bersama lembaga terkait, yakni UPP Kelas III Karimunjawa, yang memiliki keterlibatan sesuai dengan bagaimana fungsi, ciri-ciri, norma dan ideal birokrasi pada struktur hierarkhis kelembagaannya. Alternatif kebijakan menghasilkan kebijakan yang diperhitungkan

secara ideal melalui analisis kebijakan yang menjadi Peraturan Gubernur Nomor 10 tahun 2017 tentang RIP Karimunjawa. Deskripsi kerangka tersebut dapat membantu klasifikasi secara lengkap bagaimana adanya analisis kebijakan yang dilakukan, dengan menelaah poin-poin yang telah disebutkan.

## **BAB III**

### **Metode Penelitian**

#### **A. Latar Penelitian**

Menurut Sugiyono (2016: 292), tempat penelitian merupakan tempat di mana situasi sosial yang akan diteliti. Penentuan lokasi ini bertujuan agar memperjelas lokasi yang menjadi sasaran dalam penelitian. Dipilihnya lokasi penelitian di kantor UPP Karimunjawa, dan sekitar daerah lingkungan kerja UPP Karimunjawa (Pelabuhan Legonbajak). Alasan dipilihnya lokasi tersebut merupakan bagian objek penelitian dimana data yang dibutuhkan dikumpulkan di kantor UPP Karimunjawa dan kegiatan pembangunan yang berlangsung di pelabuhan Legonbajak. Pemilihan lokasi penelitian ini memudahkan untuk mencari data secara fokus sehingga dapat mengumpulkan selengkap mungkin mengenai data yang diperlukan.

#### **B. Jenis Penelitian**

Penelitian ini termasuk dalam jenis penelitian deskriptif. Moleong (2006:11) telah menjelaskan bahwa penelitian deskriptif adalah penelitian yang berupaya memaparkan suatu kondisi empiris dan situasi sebagaimana adanya. Untuk itu peneliti dibatasi hanya mengungkapkan fakta-fakta dan tidak menggunakan hipotesa.

Dalam penelitian ini meneliti bagaimana kebijakan dan program yang telah dibuat sebagai pembangunan pelabuhan Legon Bajak Karimunjawa yang dilakukan oleh Unit Pelaksana Pelabuhan (UPP) Kelas III Karimunjawa, sehingga terdapat dua elemen yakni, mencari sumber data yang berkaitan dengan kebijakan Peraturan Gubernur nomor 10 tahun 2017 tentang RIP, dan menanyakan perananan dan teknis keterlibatan UPP Karimunjawa dalam kebijakan pembangunan pelabuhan Legonbajak tahun 2017. Selain itu



menelusuri suatu kondisi dan gejala lapangan yang telah dirumuskan dalam RIP Karimunjawa, baik secara social, maupun secara kultural dan lingkungan. Khususnya untuk mengetahui bagaimana evaluasi proses dan penilaian yang dilakukan, kemudian suatu perubahan-perubahan sumber daya alam di lingkungan Kepulauan Karimunjawa dan seberapa besar pengaruhnya kebijakan pemebangunan mempengaruhi kehidupan sosial masyarakat.

### **C. Unit Analisis**

Untuk unit analisis dalam penelitian ini adalah obyek, sekaligus subyek penelitian atau kesatuan unit yang akan diteliti (organisasi, tatanan social, dan kelompok kepentingan). Adapun obyek penelitian ini adalah gambaran bagaimana dinamika peranan yang telah dilakukan oleh Unit Pelaksana Pelabuhan (UPP) Kelas III Karimunjawa terhadap kebijakan pembangunan pelabuhan Legon Bajak, dalam mengelola sumber daya, tata kepelabuhanan, dan hubungan terhadap pihak-pihak di Karimunjawa, khususnya masyarakat yang menggunakan jasa kepelabuhanan Legonbajak Karimunjawa. Kemudian sebagai subjek penelitian adalah, diri seorang peniliti yang mana terjun sebagai bagaian dari objek, untuk menjelaskan secara detail, lengkap dan riil kondisi empiris.

Selanjutnya dipakai teknik studi kasus organisasi dan observasi partisipasi, yaitu subjek mendalami informasi dengan terjun secara langsung terhadap lembaga terkait, yakni Unit Pelaksana Pelabuhan (UPP) Kelas III Karimunjawa, dengan tujuan memperdalam informasi kebijakan pembangunan pelabuhan Legonbajak Karimunjawa, dan terjun memantau kondisi pembangunan yang telah dilakukan, untuk mengetahui perubahan pelabuhan, dan pengetahuan mengenai lingkungan atau sumber daya alam.

### **D. Teknik Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dimaksudkan untuk memperoleh bahan-bahan yang relevan dan akurat. Untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini, teknik yang dilakukan adalah:

## 1. Observasi dan Observasi Partisipasi

Observasi adalah metode pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung pada obyek penelitian mengenai hal-hal yang berhubungan secara langsung dengan masalah untuk mendapatkan data pelengkap (Kartono,1986:157). Observasi ini bisa dikatakan merupakan suatu cara pengumpulan data dengan melihat atau meninjau lokasi penelitian untuk melihat secara langsung proses dari kegiatan kebijakan pembangunan pelabuhan Legon Bajak Karimunjawa, dan hasil perubahan yang telah terjadi sebagai bentuk dampak dari kebijakan tersebut yang dilakukan oleh UPP Kelas III Karimunjawa, memberikan penilaian secara objektif terhadap hasil terhadap target yang telah ditentukan mencari permasalahan-permasalahan yang menjadi penghambat dari proses kebijakan tersebut terhadap posisi birokrasi. Selain itu, terjun secara mendalam menjadi bagian dari masyarakat dan peninjauan fisik dari pelabuhan, untuk mengetahui perubahan dan dampak yang dirasakan dengan adanya suatu kebijakan tersebut, baik secara fisik pelabuhan maupun proses sosial yang terjadi dilingkungan tersebut.

## 2. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan teknik dengan pola mengumpulkan data dari berbagai referensi, baik berupa dokumentasi kegiatan, data, table, gambar, serta sumber-sumber lain yang relevan dan terkait dengan permasalahan dalam penelitian. Data tersebut meliputi semua data yang berkaitan dengan kebijakan pembangunan pelabuhan Legon Bajak Karimunjawa, oleh Unit Pelaksana Pelabuhan (UPP) Kelas III Karimunjawa, yang meliputi diantaranya:

- i. Kebijakan Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Tengah tentang RIP (Rencana Induk Pelabuhan).

- ii. Kebijakan dan hasil riset UPP (Unit Pelaksana Pelabuhan) Kelas III Karimunjawa Rencana Induk Pelabuhan.
- iii. Peta zona Kepulauan Karimunjawa dan wilayah administratif pelabuhan Karimunjawa.
- iv. Data demografis penduduk Kepulauan Karimunjawa.

### 3. Wawancara

Wawancara atau interview adalah metode pengumpulan data dengan mengajukan pertanyaan atau pernyataan yang komunikatif antara peneliti dan informan. Pelaksanaannya dapat dilakukan dengan cara langsung, bertatap muka, maupun lewat media seperti telepon, yang bertujuan untuk mendapat gambaran nyata tentang pokok persoalan yang diteliti (Kartono, 1986:187). Wawancara merupakan metode pengumpulan data dengan cara menanyakan secara langsung kepada pihak Unit Pelaksana Pelabuhan (UPP) Kelas III Karimunjawa, beberapa informan diantaranya.

- i. Bapak Nur Choir selaku Kepala Tata Usana Kantor UPP Kelas III Karimunjawa dan informan penelitian.
- ii. Bapak Sutarto selaku Bendahara Kantor UPP Kelas III Karimunjawa dan informan penelitian.

Pertanyaan yang diberikan ialah mengenai kebijakan pembangunan pelabuhan Legonbajak Karimunjawa, dan peranan kantor UPP Karimunjawa didalamnya.

### **E. Teknik Analisis Data**

Untuk menganalisa data dalam penelitian ini, menggunakan teknik analisis data Model Miles dan Huberman. Data dikumpulkan dalam bentuk transkrip dari hasil rekaman dan catatan reflektif untuk memberikan gambaran suasana, sikap, dan emosi dari informan, kemudian dilakukan editing. Data dikelompokkan dalam unit-unit kecil dan merangkum kembali dalam kategori-kategori tertentu.

Unit-unit tersebut berupa kata, kalimat atau paragraf atau bagian dari data yang mempunyai makna tersendiri.

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan bahan-bahan lain (*reduction*) sehingga dapat mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Analisis data dilakukan dengan mengorganisasikan data, menjabarkan kedalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari (*display*) dan membuat simpulan (*conclusion*) sehingga dapat dipahami.

- i. *Reduction*, adalah kegiatan menjabarkan hasil penelitian yang relevan dan penting digunakan dalam penelitian ini, hasil yang dijabarkan merupakan dokumen terkait RIP Karimunjawa, seperti peraturan gubernur Provinsi Jawa Tengah, DED, PPK UPP Karimunjawa, arsip perbendaharaan kebijakan RIP Karimunjawa, notulen hasil rapat dan sosialisasi, dan hasil wawancara dengan Sutarto dan Nor Khoir selaku pegawai dan informan penelitian.
- ii. *Display*, menyajikan data yang telah didapat yang dihubungkan secara aspek logis dan empiris penelitian yang kemudian dijabarkan secara naratif kedalam bentuk sub-bab.
- iii. *Conclusion*, menarik simpulan pada penelitian yang telah disusun untuk mengetahui pemahaman yang lebih singkat, dan jelas.

## **F. Metode Birokrasi Modern**

Metode khusus ini merupakan pembaharuan paradigm birokrasi dalam menjalankan fungsi dan tugasnya. Penggunaan metode khusus dalam penelitian ini bertujuan mengetahui apakah terdapat pembaharuan pergeseran implementasi dan perilaku birokrasi UPP Karimunjawa dalam keterlibatannya dalam kebijakan

RIP Karimunjawa, sehingga dapat menilai perubahan efektifitas dan efisiensi birokrasi yang dilakukan di Indonesia, khususnya pada UPP Karimunjawa atau Kementerian Perhubungan.

Bagi mahasiswa, teknik dalam melakukan penilain terhadap birokrasi memiliki beberapa paradigma. Dengan mengacu teori yang telah digunakan menurut konsep birokrasi ideal, dan dikorelasikan antara kinerjanya atau keterlibatannya dalam upaya proses kebijakan, maka penilaian dan teknik yang digunakan menggunakan konsep paradig modern.

Mewujudkan birokrasi yang ideal merupakan tantangan bagi negara, khususnya lembaga eksekutif (Handoyo, 2016: 108). Banyaknya problematika yang disebabkan modernitas menjadi beban bagi tata kelola birokrasi, untuk menyesuaikan perkembangan. Oleh karna itu, dengan meminjam konsep Siagian tentang kategori bagian dari birokrasi dapat dilihat secara institutionalisme sejauh mana birokrasi dapat mengkoordinasikan dan menjalankan fungsinya. Beberapa fungsi tersebut memiliki 4 kategori diantaranya :

1. Paradigma dibidang kelembagaan
2. Paradigma tata kelola sumber daya manusia
3. Paradigma pengembangan sistem kerja
4. Paradigma pengembangan citra.

Untuk menilai keempat paradigma tersebut, dijelaskan secara detail melalui table ukuran indikator-indikator keempat paradigma tersebut, dengan *terlampir*.

## **BAB IV**

### **Hasil Penelitian dan Pembahasan**

#### **A. Hasil Penelitian**

##### **1. Gambaran Umum**

Kebijakan RIP Karimunjawa merupakan kebijakan yang ditetapkan oleh Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo yang termuat dalam Peraturan Provinsi Gubernur Jawa Tengah Nomor 10 tahun 2017, tentang Rencana Induk Pelabuhan Karimunjawa. Adanya peraturan ini dimaksudkan untuk meningkatkan kapabilitas prasarana laut di daerah Jawa Tengah, dengan harapan dapat mengembangkan sektor pariwisata dan peningkatan ekonomi masyarakat maupun daerah.

Terdapat beberapa langkah kajian untuk menjadi kelayakan dari sebuah kebijakan tersebut agar berdampak secara menyeluruh bagi kesejahteraan. Selain itu, proses dipengaruhi pula dari segi administratif birokrasi yang harus mempertimbangkan hierarkhis pengusulan kebijakan. Walaupun dinilai menjadi usaha yang kurang efisien, namun hal tersebut perlu dilakukan mengingat birokrasi-birokrasi yang terkait memiliki penilaian untuk kebijakan pada sektor kewenangan masing-masing.

Sutarto menjelaskan dari adanya bagaimana tentang menganalisis kebijakan RIP Karimunjawa dengan mengatakan.

“ Jika hendak mengetahui bagaimana kebijakannya, mas harusnya lebih membaca dari arsip-arsip kami dari tahun 2014. Disitu ada semua, mulai dari PPK, DED, RIP, Notulen rapat, dan SKPD”

Dari pernyataan tersebut, hasil penelitian uraian tentang Kebijakan RIP Karimunjawa lebih banyak mendalami dokumen dengan penambahan informasi menggunakan pertanyaan.

PP nomor 61 tahun 2009, Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan,

pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Karimunjawa adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Karimunjawa memiliki tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan di Karimunjawa.

Pada Kantor UPP Karimunjawa memiliki papan struktur organisasi yang dipajang berdasarkan nama, jabatan, dan golongan. Susunan struktur organisasi kantor yang diatur dalam peraturan sebagaimana berikut.

- i. Kepala kantor , Hendrik Kurnia
- ii. Sub-bagian tata usaha, Noor Khoir, Sutarto, Dhona Suci
- iii. Seksi lalu lintas dan angkutan laut dan pelayanan jasa, Sunu R, Sigit
- iv. Seksi Faspel, dan ketertiban , Pramono, Siti Irliana.
- v. Seksi Kesyahbandran, Nurwayono, Agus P

Sebagaimana PP nomor 61 tahun 2009 pasal 20 bahwa setiap pelabuhan wajib memiliki Rencana Induk Pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan disusun oleh penyelenggara pelabuhan dengan berpedoman pada Rencana Induk Pelabuhan Nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota, keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain terkait di lokasi pelabuhan, kelayakan teknis, ekonomis, dan lingkungan, keamanan dan keselamatan lalu lintas kapal.

Selain dari sisi peningkatan pariwisata, terdapat faktor penting lainnya yang menjadi dasar urgensi dari kebijakan, yakni kondisi alam yang disebabkan cuaca yang mempengaruhi sektor transportasi sebagai akses mobilisasi ke daerah kepulauan Karimunjawa.

Noor Khoir menjelaskan

“Kondisi isolasi daerah, menjadikan Karimunjawa sulit diakses melalui jalur transportasi laut dan udara, gelombang laut yang besar dan angin kencang tidak memungkinkan transportasi yang ada untuk beroperasi. Kondisi tersebut tentu membuat keadaan menjadi permasalahan bagi masyarakat Karimunjawa, yang mana logistik sebagai kebutuhan kurang mencukupi, terdapat akibat buruk dari kondisi tersebut yang memunculkan inflasi pada daerah Karimunjawa, harga BBM dan kebutuhan pokok seperti beras, gula, dan cabai melonjak naik. Selain itu, kondisi tersebut menyulitkan warga yang menggantungkan pendapatan melalui hasil laut, seperti nelayan, dan para pembudidaya ikan.”

RIP Karimunjawa dalam hal ini sebagai langkah solusi jangka panjang untuk mengatasi situasi dan mengambil keputusan darurat. Adanya RIP Karimunjawa dapat meningkatkan kesejahteraan melalui pembangunan pelabuhan sebagai jalur transportasi laut untuk kapal besar dalam kategori yang ditentukan dapat melalui gelombang besar laut. Sebelumnya, keputusan darurat telah dilakukan pada tahun 2008 dengan mengirimkan kapal TNI AL (Tentara Negara Indonesia Angkatan Laut) dari pelabuhan Tanjung Mas Semarang. Membawa logistic berupa BBM dan kebutuhan pokok, keberangkatan kapal semula menjadi hal yang diragukan karna kondisi pelabuhan yang kurang memadai untuk kapal dengan kategori tersebut. Penyebrangan tetap dilakukan, dengan jalur akses berlabuh pada pelabuhan perintis, dengan kondisi cuaca yang buruk menjadikan kapal kesulitan berlabuh, keadaan dipersulit dengan pelabuhan yang kurang memadai, sehingga mengakibatkan beberapa ruas pelabuhan menjadi roboh.

Seperti yang dijelaskan Sutarto.

“ Dulu pernah ada, (Kapal Besar). Musim baratan kan pasti terjadi, tapi tahun 2008 itu yang lebih parahnya, nah 1 tahun atau 2 tahun setelah itu waktu kunjungan Gubernur, masalah itu direspon (pembangunan pelabuhan) untuk alternatif musim baratan”



Pembangunan pelabuhan Legonbajak merupakan keputusan yang dibuat dalam peningkatan kapabilitas pelabuhan agar pada kondisi tertentu seperti diatas bila mana dibutuhkan akan dapat diatasi dengan baik. Dengan adanya hal tersebut pula, diharapkan membawa dampak yang lebih baik bagi faktor pendorong infrasturktur yang lain, digunakan sebagai sarana peningkatan kesejahteraan.

## **2. Kebijakan Pembangunan Pelabuhan Legonbajak Tahun 2017**

Kebijakan RIP Karimunjava telah berhasil dilaksanakan pada tahun 2017, dengan kegiatan pembangunan pelabuhan Legonbajak sebagai objek pembangunan utama didalam kebijakan tersebut. Pembangunan yang dilaksanakan yakni menambah kapasitas pelabuhan sebagai pelabuhan yang mampu digunakan sandar kapal dengan berat diatas 700 DWT, beberapa bagian pelabuhan yang mengalami perkembangan diantaranya penambahan panjang pelabuhan sejauh 800 m, penambahan dan pengembangan area lahan parkir, bangunan pos jaga, dan area pembuangan akhir, selain itu ditambahkan dan dikembangkan lebih lanjut sarana telekomunikasi, teknologi pengawasan pelabuhan, radio dan GPS.

Analisis mengapa legonbajak menjadi prioritas pembangunan dikarenakan beberapa kajian yang telah diuraikan dalam RIP Karimunjava, yakni dengan mempertimbangkan faktor studi kelayakan pembangunan, analisis kajian lingkungan dan *hinterland* pelabuhan. Adapun kebijakan dijelaskan terlebih dahulu secara kajian kewilayahan agar pembangunan menyesuaikan dengan pengembangan wilayah provinsi Jawa Tengah dan kabupaten Jepara, dengan tujuan pembangunan mencapai keseimbangan terhadap kesinambungan pertumbuhan, pengembangan, dan kesejahteraan warga negara. Isi dari kebijakan RIP Karimunjava kemudian diuraikan secara sistematis sebagaimana dibawah ini.

### **a. RTRW Provinsi Jawa Tengah**

Kebijakan RIP Karimunjawa tahun 2007 menjelaskan permasalahan secara komprehensif hierarkhis. Artinya kebijakan melihat permasalahan dan pengembangan ditinjau dari aspek jenjang wilayah, yakni dari jenjang daerah provinsi Jawa Tengah, daerah Kabupaten Jepara, hingga Kecamatan Karimunjawa, mengenai faktor yang terkandung didalamnya dan aspek-aspek pengembangan wilayah yang akan dilakukan. Adapun rincian dan penjelasan yang dibuat secara berjenjang tersebut bertujuan agar pembangunan dapat berjalan seimbang secara kewilayahan dan membawa dampak progresif terhadap kesejahteraan dan pemerataan wilayah.

Jawa Tengah, Aspek pengembangan wilayah yang terkandung secara kewilayahan provinsi Jawa tengah menjelaskan secara gambaran umum letak administratif, sektor unggulan potensi wilayah, jaringan transportasi wilayah, rencana pengembangan wilayah provinsi, peta struktur ruang wilayah, dan tata guna lahan wilayah. Gambaran umum dari kewilayahan Jawa Tengah dimaksudkan sebagai skala pembangunan yang dapat diperhitungkan dampaknya atas pengembangan wilayah berskala yang telah ditetapkan, yakni pengembangan struktur dan berdampak pada sistem perdesaan, sistem perkotaan, sistem perwilayahan, dan sistem jaringan prasarana wilayah.

Jawa tengah Meliputi 34.548 km<sup>2</sup> luas wilayah yang ada di provinsi Jawa Tengah, yang mana memiliki kewenangan 29% luas wilayah dari pulau Jawa. Selain itu, terdapat wilayah yang berjauhan merupakan bagian dari wilayah provinsi Jawa Tengah, yakni Kepulauan Karimunjawa, dan pulau Nusakambangan. Secara geografis provinsi Jawa Tengah terletak antara 5<sup>o</sup> 4' dan 8<sup>o</sup> 3' Lintang Selatan dan antara 108<sup>o</sup> 30' dan 111<sup>o</sup> 30' Bujur Timur.

Beberapa sektor unggulan potensi wilayah diantaranya. Sektor pertanian dan perkebunan, yang meliputi komoditi unggulan sektor

pertanian dan perkebunan seperti padi, jagung, karet, kopi, teh, kelapa, tebu, dan kakao.

Potensi unggulan lainnya yang dikembangkan dan berpotensi sebagai sektor industri adalah sektor perikanan dan industri. Beberapa contoh perikanan yang mengalami pengembangan seperti daerah Brebes, Jepara, Batang, Pekalongan, Pati, Tegal, Pemalang, Cilacap dan Kebumen.

Terdapat pula sektor unggulan lainnya, Jawa Tengah memiliki beragam obyek wisata yang berskala nasional maupun internasional, sehingga menjadi komoditi yang perlu dikembangkan dalam agenda pengembangan wilayah. Beberapa obyek wisata yang terkenal diantaranya, Candi Borobudur, Museum Fossil Sangiran, Kota Tua, Taman Nasional Karimunjawa, Museum Rekor Indonesia (MURI), dan lain sebagainya.

Jaringan transportasi merupakan prasarana dan infrastruktur sebagai mobilisasi dari masyarakat untuk menggerakkan roda aspek kehidupan, baik secara ekonomi, politik, sosial, dan budaya. Mengingat fungsinya yang vital terhadap percepatan pertumbuhan, maka kapasitas infrastruktur tersebut perlu diperhatikan agar memadai dan mendorong tujuan tertentu. Beberapa pengembangan transportasi yang dilakukan provinsi Jawa Tengah diantaranya sebagai berikut.

i. Transportasi darat

Jalan darat menjadi jalur yang sering digunakan sebagai mobilisasi, Dinas perhubungan Darat mencatatkan sekitar 23.259 km merupakan panjang jalan yang dimiliki Provinsi Jawa Tengah. Rincian tersebut terbagi menjadi 3 kategori, yakni Jalan Nasional dengan total panjang 1.297 km, dari total tersebut memiliki jenis kondisi terdiri dari 1.209 km kondisi sangat baik, 677 km kondisi baik, 523 km kondisi sedang, 87,8 km kondisi tidak baik, 72,3 km kondisi rusak ringan, dan 15,5 km kondisi

rusak berat. Kemudian terdapat Jalan Provinsi dengan total panjang 2.525 km, terdiri dari 1.439 km dengan kondisi sangat baik, 65,9 km kondisi baik, 1.375,5 km kondisi sedang, 1.086 km kondisi sangat tidak baik, 631,8 km kondisi rusak ringan, dan 454,6 km kondisi rusak berat. Selain itu, terdapat Jalan Kabupaten dengan total panjang 19.707 km, terdiri dari 10.608 km dengan kondisi sangat baik, 4.754 km kondisi baik, 5.853 km kondisi sedang, 9.099 km kondisi sangat tidak baik, 7.433 km kondisi rusak ringan, dan 1.665 km kondisi rusak berat. Terdapat pula rincian mengenai kondisi jalan jalur Pantura yang merupakan jalan penghubung antar daerah sebagai lajur kendaraan logistik, maupun mobilisasi lainnya, yang menghubungkan antara Losari sampai Semarang, sepanjang 212 km, dengan sebagian jalan memiliki 4 lajur, dan terdapat 2 lajur + 50 km yang mengalami pengembangan ke 4 lajur yang dikerjakan secara bertahap. Beberapa gejala pada jalur Losari-Semarang mulai timbul kerusakan, retak, dan lubang jalan. Jalur Pantura lainnya yakni menghubungkan antara Semarang sampai Bulu (batas Wilayah Jawa Timur) dengan memiliki 4 lajur penambahan sepanjang 40 km dari 171 km, dan 86 km proses pengembangan dari 2 lajur seperti pada daerah Pati – Bulu yang sebelumnya memiliki lebar jalan hanya 5,5 – 6 meter.

ii. Transportasi Udara

Jawa Tengah memiliki Bandara penerbangan komersial, diantaranya bandara Ahmad Yani di Semarang, dan bandara Adi Sumarmo di Boyolali yang menjadi bandara paling vital di Jawa Tengah, beberapa bandara lainnya yang juga menjadi pengembangan akses transportasi Jawa Tengah yakni bandara Dewadaru di Kecamatan Karimunjawa, kabupaten Jepara, bandara Tunggulwulung di Cilacap, dan bandara Wirasaba di

Purbalingga. Waktu tempuh penerbangan dari Jakarta- Semarang atau Jakarta- Surakarta ditempuh dalam waktu 40-50 menit.

Rencana pengembangan wilayah provinsi Jawa Tengah terbagi menjadi pengembangan mengikuti sistem perwilayahan. Dengan pembagian wilayah sebanyak 8 cluster yang meliputi:

- i. Kedungsepur wilayah yang meliputi Kota Semarang, Kabupaten Semarang (Ungaran), Kabupaten Kendal, Kabupaten Demak, Kota Salatiga, dan Kabupaten Grobogan. Wilayah ini berfungsi sebagai pusat pelayanan lokal, provinsi, nasional dan international.
- ii. Wanarakuti meliputi Kabupaten Jepara, Kabupaten Kudus, dan Kabupaten Pati. Kabupaten Kudus sebagai pusat pengembangan pelayanan local, dan Kabupaten Jepara menjadi kota yang berwawasan pengembangan pusat pelayanan pendidikan, kesehatan, dan jasa-jasa pelayanan sosial lainnya.
- iii. Subosukawonosraten meliputi wilayah Surakarta, Kabupaten Boyolali, Sragen, Sukoharjo, Klaten, Wonogiri, dan Karangayar dengan pengembangan fungsi pusat pelayanan lokal, provinsi, nasional, dan international.
- iv. Bregasmalang, terdiri dari wilayah Kabupaten Brebes, Kabupaten Tegal, Kota Tegal, dan Kabupaten Pemalang yang memiliki fungsi pengembangan pusat pelayanan lokal, provinsi, dan nasional.
- v. Petanglong meliputi beberapa wilayah diantaranya Kabupaten Pekalongan, Kota Pekalongan, dan Kabupaten Batang dengan fungsi pengembangan sebagai pusat pelayanan lokal dan provinsi.

- vi. Barlingmascakeb, terdiri dari wilayah Kabupaten Banjarnegara, Purbalingga, Banyumas, Cilacap, dan Kebumen dengan fungsi pengembangan sebagai pusat pelayanan lokal, dan provinsi, dengan penambahan fungsi skala nasional pada wilayah Cilacap.
- vii. Purwomanggung, terdiri dari wilayah Kabupaten Purworejo, Kabupaten Magelang, Kabupaten Temanggung, Kabupaten Wonosobo, dan Kota Magelang dengan fungsi pengembangan sebagai pusat pelayanan lokal dan provinsi.
- viii. Banglor, meliputi wilayah Kabupaten Rembang, dan Kabupaten Blora, memiliki fungsi pengembangan dalam pelayanan lokal dan provinsi.

Peta struktur ruang wilayah provinsi Jawa Tengah tercantum dalam RTRW Provinsi Jawa Tengah tahun 2009-2029 sebagai pengembangan yang dikelompokkan secara kedalam beberapa sistem agar dapat terwujud dengan baik, serta terukur dan tepat sasaran.

Rencana pengembangan struktur ruang wilayah meliputi sistem perdesaan, sistem perkotaan, sistem perwilayahan, dan sistem jaringan sarana prasarana wilayah. Adapun rencana struktur ruang wilayah provinsi Jawa Tengah sistem perkotaan sebagai berikut:

- i. Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yakni kawasan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala internasional, nasional atau antar provinsi. Wilayah tersebut yakni kawasan antara perkotaan Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi. Selain itu, wilayah Surakarta yang meliputi Kota Surakarta dan beberapa daerah di sekitarnya. Kemudian wilayah Cilacap pada daerah Kota Cilacap dan sekitarnya.

- ii. Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) yakni kawasan pengembangan yang berfungsi untuk melayani kegiatan yang berskala provinsi, atau beberapa kabupaten/kota lainnya. Seperti halnya wilayah Kabupaten Purwokerto, Wonosobo, Boyolali, Kebumen, Kudus, Cepu, Klaten, Kota Pekolangan, Kota Salatiga, Kota Magelang, dan Kota Tegal.
- iii. Pusat Kegiatan Lokal (PKL) yakni kawasan pengembangan yang memiliki fungsi sebagai pelayanan kegiatan berskala kabupaten/kota, atau beberapa kecamatan. Beberapa daerah diantaranya Batang, Sukorejo, Comal, Wiradesa, Kajen, Slawi-Adiwerna, Pemalang, Bumiayu, Brebes, Ketanggungan-Kersana, Ungaran, Ambarawa, Demak, Mranggen, Parakan Temanggung, Boja Kendal, Kaliwungu, Weleri, Blora, Purwodadi, Tawangmangu, Rembang Godong, Gubug, Pati, Jepara, Tayu, Juwana, Pecangaan, Kartasura, Sukoharjo, Ampel, Karanganyar, Sragen, Jaten, Wonogiri, Prambanan, Delanggu, Kutoarjo, Kebumen, Purworejo, Prembun, Muntilan, Mungkid, Secang, Mertoyudan, Borobudur, Sukaraja, Bobotsari, Purbalingga, Klampok, Banjarnegara, Gombong, Karanganyar, Kroya, Wangon, Ajibarang, Banyumas, dan Majenang.

Tata guna lahan wilayah provinsi Jawa Tengah memiliki uraian terhadap penggunaan lahan di Jawa Tengah sebagai potensi pemanfaatan dan pemenuhan kebutuhan bagi masyarakat. Uraian dihitung secara hitungan persentase menurut luas lahan dari seluruh lahan yang dimiliki Jawa Tengah. Jawa Tengah memiliki luas wilayah sebesar 3,25 juta hektar yang tercatat

pada tahun 2010, angka tersebut setara dengan 25,06 persen dari luas pulau Jawa seluruhnya. Pemanfaatan lahan tersebut lebih banyak digunakan pada beberapa sektor diantaranya 992 ribu hektar sebagai lahan sawah, atau sekitar 30,47 persen dari total lahan, dan 2,26 juta hektar atau setara 69,53 persen bukan lahan sawah. Dari angka sensus pada tahun 2010 menghasilkan pula kesimpulan tentang adanya penurunan penggunaan lahan sawah. Sebesar 0,013 persen dari total lahan sawah berubah alih fungsi sebagai lahan bukan sawah, sebaliknya dengan keadaan fungsi bukan lahan sawah mengalami peningkatan sebesar 0,006 persen.

b. RTRW Kabupaten Jepara

Berada di jalur pantura timur Jawa Tengah, berbatasan langsung dengan laut pada bagian sebelah barat dan utara wilayahnya, sedangkan pada bagian timur kabupaten Jepara adalah daerah pegunungan. Kepulauan Karimunjawa merupakan bagian dari wilayah administratif Kabupaten Jepara. Karimunjawa adalah gugusan pulau-pulau di laut Jawa, memiliki 2 pulau terbesarnya yakni pulau Karimunjawa dan Pulau Kemujan. Karimunjawa sebagian besar wilayahnya merupakan wilayah lindung dari Cagar Alam Laut Karimunjawa. Terdapat 2 alternatif akses masuk Kepulauan Karimunjawa, yakni menggunakan transportasi laut, yang dapat diakses dengan keberangkatan beberapa kapal dari pelabuhan Jepara, Semarang, dan Kendal. Selain itu, dapat pula menggunakan transportasi udara, yang diakses dari bandara Ahmad Yani Semarang ke Bandar Dewadaru Karimunjawa.

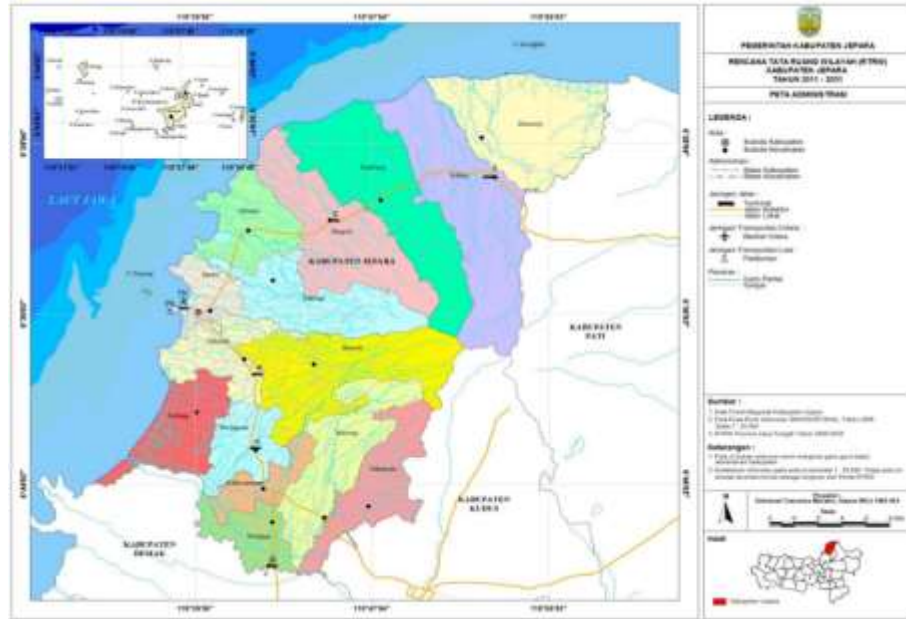
Kabupaten Jepara memiliki sekitar luas wilayah 1.004.132 km<sup>2</sup> dengan 72 km panjang garis pantai sebagai wilayah administratifnya. Terdiri dari 14 kecamatan, 11 kelurahan, dan 183 desa, dengan data kecamatan Kalinyamatan sebagai kecamatan tersempit yang hanya memiliki daerah luas administratif seluas 24,179 km<sup>2</sup> sedangkan kecamatan Keling sebagai kecamatan terluas yang memiliki luas daerah



administratif 231,758 km<sup>2</sup>. Seluas 740.052 km<sup>2</sup> daerah Jepara adalah tanah kering, luas tersebut merupakan 74% dari wilayah Jepara dan sisanya adalah lahan sawah seluas 264,080 km<sup>2</sup> atau 26% dari seluruh wilayah yang ada. Administrasi daerah Jepara terbagi menjadi 5 wilayah diantaranya :

- i. Jepara Pusat : kecamatan Jepara, dan kecamatan Tahunan
- ii. Jepara Selatan : kecamatan Welahan, dan Kecamatan Kalinyamatan
- iii. Jepara Utara : kecamatan Karimunjawa, kecamatan Mlonggo, kecamatan Bangsri, kecamatan Kembang, kecamatan Donorojo, kecamatan Keling
- iv. Jepara Barat : kecamatan Kedung, kecamatan Pecangaan
- v. Jepara Timur : kecamatan Batealit, kecamatan Mayong, Kecamatan Nalumsari, kecamatan Pakis Aji.

Dikelompokan beberapa potensi, sumber daya, dan unsur-unsur didalamnya sebagai acuan untuk upaya pengembangan daerah. Beberapa daerah sebagai fungsi pengembangan dapat dilihat di setiap kecamatan, seperti kecamatan Jepara dan kecamatan Tahunan sebagai daerah pengrajin dan pengusaha furniture, selain itu, terdapat pula kelompok pertanian dan pengolahan perkebunan di daerah kecamatan Kembang, kecamatan Keling, dan sebagian kecamatan Donorojo



*Gambar 4.1. Peta Kabupaten Jepara*

Kondisi tersebut sebagai kemudahan dalam melakukan analisis terhadap sebuah kebijakan sehingga kebijakan dapat direncanakan secara efektif, efisien dan tepat sasaran.

Jumlah penduduk merupakan unsur yang berpengaruh didalam kebijakan untuk mengukur tingkat pertumbuhan dan kesejahteraan, untuk itu didalam RTRW diuraikan data penduduk di daerah Jepara pada hitungan akhir tahun 2012 sebanyak 1.144.916 jiwa dengan rincian data yang terdiri dari 570.648 laki-laki, dan 574.232 perempuan, data itu menunjukkan presentase populasi perempuan lebih banyak daripada laki-laki, dengan presentase perempuan yang unggul sebesar 50,15 %, dan laki-laki sebesar 49,85 %. Berikut merupakan data jumlah penduduk di kabupaten Jepara rentang waktu pendataan sejak tahun 2008-2012.

No	Kecamatan	Penduduk		Jumlah
		Laki-laki	Perempuan	
1	Kedung	36.753	37.149	73.902
2	Pecangaan	39.874	40.758	80.632
3	Kalinyamatan	30.224	30.756	60.980
4	Welahan	35.471	36.446	71.937
5	Mayong	42.750	43.447	76.197
6	Nalumsari	34.981	36.138	71.119
7	Batealit	40.743	40.736	81.479
8	Tahunan	54.454	52.990	107.444
9	Jepara	42.013	41.603	83.616
10	Mlonggo	41.221	40.343	81.564
11	Pakis Aji	28.817	28.731	57.368
12	Bangsri	48.923	48.731	97.654
13	Kembang	33.054	34.151	67.205
14	Keling	29.781	30.520	60.301
15	Donorojo	27.084	27.416	54.500
16	Karimunjawa	4.541	4.477	9.018
Total		570.648	574.232	1.144.916

Tabel 4.1. Data Kependudukan  
Kabupaten Jepara

Masyarakat Jepara memiliki kearifan lokal yang menjadi bagian dari pendapatan perekonomian bagi masyarakat. Kearifan lokal pada sektor ekonomi tersebut merupakan keahlian yang banyak dikerjakan masyarakat Jepara. Kegiatan tersebut semakin berkembang dengan adanya pengembangan kebijakan pada sektor pembangunan ekonomi, sehingga sektor industri rumah menjadi industry pengolahan berskala besar. Hal ini pula tidak terlepas dari beberapa pertimbangan yang telah dikategorikan seperti sebelumnya. Melihat dari hal tersebut, pembangunan pada pelabuhan Legonbajak Karimunjawa tidak lepas dari perhatian dari manfaat dan tujuan yang memberikan dampak pertumbuhan dan kesejahteraan pada sektor tertentu.

Berikut adalah data yang dilibatkan pada RIP Karimunjawa sebagai penunjang dasar kondisi perekonimian wilayah kabupaten Jepara.

No	Sektor	2008	2009	2010	2011	2012
1	Pertanian	1,630,669.22	1,787,693.15	1,903,741.02	2,158,101.75	2,359,665.59
2	Pertambangan & Penggalian	45,396.69	50,644.50	58,536.50	67,028.53	75,025.85
3	Industri Pengolahan	2,013,099.44	2,202,992.66	2,461,696.15	2,693,094.34	2,994,485.65
4	Listrik, Gas & Air Bersih	80,841.17	90,186.51	100,722.56	119,372.62	132,607.52
5	Bangunan	431,894.44	494,756.26	586,711.47	656,612.69	741,188.64
6	Perdagangan, Hotel & Restoran	1,561,192.67	1,708,675.71	1,898,561.60	2,089,464.03	2,319,088.53
7	Pengangkutan & Komunikasi	434,975.97	472,454.10	518,237.32	557,077.02	603,073.24
8	Keuangan, Persewaan & Jasa Perusahaan	512,349.60	566,931.67	642,895.25	720,436.02	794,651.53
9	Jasa-jasa	745,458.81	831,887.41	947,385.28	1,058,362.88	1,197,931.52
<b>PDRB</b>		<b>7,455,878.01</b>	<b>8,206,221.97</b>	<b>9,118,487.15</b>	<b>10,119,549.88</b>	<b>11,217,718.07</b>

Tabel 4.2. Data Sumber Pendapatan masyarakat Kabupaten Jepara

Berdasarkan data tersebut, dihitung melalui akumulasi perhitungan tahun dasar 2000, secara agregat per 2012 kabupaten Jepara mengalami pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi bertambah sebesar 5,79%. Pada pertumbuhan sebelumnya tahun 2011 laju pertumbuhan terdapat pada 5,44%, sehingga mengalami peningkatan yang cukup signifikan, namun hal tersebut masih tertinggal dengan perbandingan laju pertumbuhan Jawa Tengah dan nasional yang mencapai angka hingga lebih dari 6%.

Data tersebut menunjukkan bahwa peningkatan pertumbuhan ekonomi harus lebih diupayakan dengan tahap per tahap untuk menunjang peningkatan yang dapat bersaing dengan agregat Jawa Tengah dan nasional. Adanya pembangunan pada beberapa sektor potensi unggulan tentu membantu upaya peningkatan pertumbuhan. Beberapa sektor unggulan potensi wilayah kabupaten Jepara dikembangkan melalui pemanfaatan lahan, diantaranya pada sektor perindustrian, perdagangan, dan pariwisata. Disesuaikan dengan arahan pengembangan pusat dan dapat menghasilkan kebijakan-kebijakan yang mendukung pengembangan

sektor perekonomian kabupaten Jepara. Arahannya dilakukan dengan mempertimbangkan beberapa faktor diantaranya, pemanfaatan lahan, potensi sumber daya alam, hierarki kota, dan lain sebagainya.

Pengembangan ekonomi wilayah lebih bersifat universal yakni dapat berarti bahwa pengembangan menekankan pada bentuk kebijakan perekonomian, daripada tindakan investasi, sehingga tujuan dan lebih berdampak secara menyeluruh, baik secara sosial, budaya, politik, dan ekonomi.

Arahannya pengembangan dari sektor perdagangan dan jasa yakni sebagai berikut.

- i. Pengembangan jalur-jalur perdagangan untuk memperluas wilayah pelayanan perkotaan.
- ii. Peningkatan sarana dan prasarana perdagangan yang mendukung kelancaran kegiatan perdagangan, dan distribusi barang dan jasa.
- iii. Pemberian kelancaran pengadaan, penyaluran barang dan jasa, dan perlindungan kepentingan konsumen dan produsen dalam sistem stabilitas ekonomi.
- iv. Peningkatan kinerja dan jumlah lembaga keuangan dan penanaman modal untuk mengupayakan kegiatan ekonomi rakyat, kesempatan usaha, dan lapangan kerja.
- v. Pemberian kredit sektor prioritas dan non prioritas guna meningkatkan kesempatan kerja dan pemerataan perekonomian masyarakat.
- vi. Peningkatan fungsi koperasi dan UMKM dalam meningkatkan pendapatan masyarakat.

Transportasi menuju Karimunjawa sendiri dapat ditempuh melalui dua jalur, yakni udara dan laut. beberapa keberangkatan diantaranya.

- i. Pesawat Terbang

Pesawat terbang memiliki jalur penerbangan yang dimulai dari Bandara Ahmad Yani, sampai ke Bandara Dewadaru Karimunjawa, waktu tempuh penerbangan yakni sekitar 30-45 menit. selain dari Bandara Ahmad Yani, jalur penerbangan masih diupayakan pengembangannya untuk lebih banyak titik penerbangan, salah satunya dapat diakses dari Bandara Juanda Surabaya. Bandara Dewadaru Karimunjawa pula mengalami peningkatan pembangunan dengan menambah panjang jalur terbang bandara yang semula sepanjang 900 m menjadi 1.300 m, dan terus diupayakan pengembangannya untuk sarana dan prasarana yang memadai.

ii. KMC Kartini 1

Kapal Motor Cepat Kartini 1 merupakan salah satu alat transportasi laut yang membantu penyeberangan ke Karimunjawa, keberangkatan KMC Kartini 1 dilakukan dari pelabuhan Kartini Jepara ke Pelabuhan Karimunjawa, namun jalur penyeberangan tersebut masih diupayakan kembali agar dapat diakses dari Pelabuhan Semarang. waktu tempuh penyeberangan menggunakan KMC Kartini 1 dari pelabuhan Kartini ke Pelabuhan Karimunjawa yakni 3-4 jam.

iii. KMC Express Bahari 2C

KMC Express Bahari 2C memiliki kecepatan dan waktu tempuh yang lebih baik dari KMC Kartini 1, yakni hanya dengan 2-3 jam waktu tempuh dari Pelabuhan Kendal, ke Pelabuhan Karimunjawa.

iv. KMC Express Bahari 9C

KMC Express Bahari 9C alat transportasi laut ini tidak berbeda dengan Express Bahari 2C, hanya saja titik labuh dari Express Bahari yakni dimulai dari Pelabuhan Kartini, ke Pelabuhan Karimunjawa.



Menurut RTRW Kabupaten Jepara tahun 2011-2031, rencana pola ruang wilayah Kabupaten Jepara difungsikan sebagai rencana distribusi fungsi lindung, dan fungsi budidaya.

struktur ruang wilayah Kabupaten Jepara terbentuk berdasarkan pola geografis wilayah yang terdiri dari topografi, bentuk wilayah, dan pola jaringan aksesibilitas jalan kolektor yang berpola linier, selain itu pengembangan memperhatikan pola-pola yang telah terbentuk sebelumnya disekitar tersebut. Untuk menanggapi hal tersebut maka ditetapkan penataan ruang wilayah dengan menetapkan rencana sistem pusat kegiatan dan sistem jaringan prasarana wilayah kabupaten. Pengembangan tersebut dirincikan pada table sebagai berikut.

<b>No</b>	<b>KECAMATAN</b>	<b>PUSAT PERTUMBUHAN</b>	<b>POTENSI</b>
1	Kec. Tahunan	Desa Mantingan	Industri mebel, wisata budaya
		Desa Teluk Awur	Wisata alam laut, perikanan
2	Kec. Batealit	Desa Raguklampiran	Perkebunan
3	Kec. Kedung	Desa Kerso	Industri mebel
		Desa Kedungmalang	Perikanan, perdagangan
4	Kec. Keling	Desa Ujung Watu	Wisata budaya & alam, perikanan
		Desa Keling	Fas. Kesehatan, pusat perdagangan
5	Kec. Mlonggo	Desa Suwawal	Perikanan, pedagangan
		Desa Slagi	Perdagangan, peternakan
		Desa Lebak	Perdagangan, Fas. Kesehatan
6	Kec. Bangsri	Desa Bundo	Wisata alam laut, perikanan
		Desa Sri Kandang	Perdagangan, peternakan
7	Kec. Kembang	Desa Bucu	Perkebunan, wisata alam
		Desa Tubanan	Industri mebel
8	Kec. Welahan	Desa Guwosobokerto	Pertanian, peternakan



		Desa Welahan	Pusat perdagangan, pertanian, wisata industri
9	Kec. Pecangaan	Desa Troso	Industri tenun, pertanian
		Desa Kaliombo	Peternakan, pertanian
10	Kec. Kainyamatan	Desa Banyuputih	Industri mebel, peternakan itik
11	Kec. Mayong	Desa Mayong Kidul	Pertanian
		Desa Pelang	Perdagangan & Jasa
		Desa Ngroto	Perkebunan
		Desa Bandung	Perkebunan
12	Kec. Nalumsari	Desa Pring Tulis	Peternakan, perkebunan
		Desa Daren	Perdagangan
		Desa Ngetuk	Perdagangan
13	Kec. Karimunjawa	Desa Karimunjawa	Pariwisata, Perdagangan

Tabel 4.3. Pengembangan sektor  
Kabupaten Jepara

c. Kepulauan Karimunjawa

Memiliki wilayah administratif dengan 1 kecamatan, dan 4 desa, yakni Kecamatan Karimunjawa, dan 4 desa diantaranya Desa Karimunjawa, Desa Kemujan, Desa Parang, dan Desa Nyamuk. Serta memiliki total 15 RW dn 54 RT.

Wilayah Kerja Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Karimunjawa meliputi wilayah daratan dan perairan Kecamatan Karimunjawa, dan masih dslam upaya tahap pengusulan batas daerah kepentingan. Status kepemilikan lahan daratan oleh UPP Karimunjawa adalah lahan milik UPP Karimunjawa, dengan batas lahan yang kurang luas. Beberapa lahan milik UPP Karimunjawa terdapat di sekitar dermaga Perintis seluas +3.373 Ha, dermaga Rakyat +3.308 Ha, dan dermga Legonbajak 3.373 Ha.

Beberapa kegiatan yang berlangsung di pelabuhan Karimunjawa diantaranya sebagai berikut.

- i. Pelabuhan Penyebrangan, berlangsung kegiatan diantaranya adalah naik turun penumpang, barang, dan logistic.
- ii. Pelabuhan Perintis, berlangsung kegiatan diantaranya naik turun penumpang pariwisata, barang, logistik, dan perdagangan local.
- iii. Pelabuhan Rakyat, berlangsung kegiatan diantaranya naik turun penumpang pariwisata, barang, dan perdagangan.
- iv. Pelabuhan Legonbajak, berlangsung kegiatan diantaranya naik turun logistic.

Kondisi wilayah di sekitar pelabuhan menjadi faktor pertimbangan yang lain, beberapa diantaranya bahwa setiap pelabuhan memiliki kondisi wilayah yang berbeda, diantaranya

- i. Dermaga Perintis, berada pada sebelah dermaga Penyebrangan, dermaga Perintis mempunyai *causeway* dan *trestle*, jalan sepanjang dermaga merupakan jalan aspal, selain itu, sekitarnya terdapat beberapa rumah warga.
- ii. Dermaga Rakyat, di sekeliling dermaga terdapat lingkungan penduduk, dermaga ini memiliki lokasi yang berdekatan dengan UPP Karimunjawa dan alun-alun Karimunjawa, jalan menuju dermaga ini melewati kantor-kantor pemerintahan.
- iii. Dermaga Legonbajak, pelabuhan ini berada di Pulau Kemujan, terletak berdekatan dengan rumah penduduk, dan lahan hijau.

Dokumen kebijakan didukung oleh dokumen yang sebelumnya, sehingga tidak mengacuhkan pertimbangan-pertimbangan yang telah menjadi ukuran yang sesuai sebelumnya. beberapa dokumen tersebut diantaranya, *hinterland* pelabuhan, kondisi akses, kondisi topografi dan batimetri, dan lain sebagainya.

*Hinterland* pelabuhan Karimunjawa adalah wilayah yang berada di sekeliling area pelabuhan Karimunjawa, yakni desa Karimunjawa dan desa

Kemujan, kecamatan Karimunjawa. Sesuai dengan RTRW Kabupaten Jepara, Kecamatan Karimunjawa memiliki fungsi sebagai berikut.

- i. Pusat pemerintahan kecamatan.
- ii. Pengembangan pelayanan sosial, ekonomi,, dan jasa tingkat kecamatan.
- iii. Pengembangan pariwisata.
- iv. Pengembangan pemukiman.
- v. Pengembangan transportasi.
- vi. Pengembangan perikanan.

Kondisi akses masuk dan keluar pelabuhan yang berada di Karimunjawa terbilang dalam kondisi baik, hal ini dilihat dengan adanya jalur aspal yang tidak mengalami kerusakan. Jalur aspal ini diketahui memiliki ketebalan 3 meter, sehingga dapat bertahan dalam rentan waktu yang cukup lama. Terdapat 2 pelabuhan yang menjadi jalur akses yang langsung menuju pusat desa Karimunjawa, yakni pelabuhan Perintis, dan pelabuhan Rakyat, sedangkan pelabuhan Legonbajak merupakan jalur akses menuju ke kecamatan Karimunjawa dari desa Kemujan, dan Bawndara Dewadaru.

Kondisi batimetri dan topografi telah disurvei dengan luas keseluruhan topografinya kurang lebih 10 Ha, dan luas batimetri kurang lebih 30 Ha. Rincian dari luas total tersebut digolongkan dalam table sebagai berikut.

Dermaga	Luas Survey	
	Batimetri (Ha)	Topografi (Ha)
Dermaga Perintis	12,386	4,861
Dermaga Rakyat	11,153	3,075
Dermaga Legonbajak	8,149	3,461
Jumlah	31,688	11,397

Tabel 4.4. Batimetri dan Topografi Pelabuhan di Karimunjawa

Melihat dari hasil tersebut, tim peneliti menyimpulkan beberapa poin pada setiap pelabuhan. Kedalaman di depan pelabuhan Rakyat Karimunjawa memiliki (*face line*) yakni 4 LWS, kedalaman perairan di depan pelabuhan Perintis Karimunjawa (*face line*) yakni 11 LWS, dan kedalaman perairan di depan pelabuhan Legonbajak (*face line*) yakni 6 LWS. Ketiga dari pelabuhan tersebut kondisi batimetri disekitarnya terdapat karang.

Kondisi pasang surut berdasarkan pengamatan yang telah dilakukan dan disusun ke dalam RIP Karimunjawa menjelaskan beberapa temuan yang telah dilakukan sejak 1-15 September 2014, hasil pengamatan dilakukan dengan interval 30 menit dalam 1 jam selama 24 jam, dengan hasil sebagai berikut.

STASIUN	TERENDAH		MSL		ZO		FORMZAHL	TIPE PASUT
	LAT	OBS	LEASTSQRT	OBS	LS	OBS		
01-KARIMUN	24.56	25	72	72	47.44	47	10.647511	Diurnal

Tabel 4.5. Kondisi Pasang Surut di Karimunjawa

Selain kondisi pasang surut, terdapat pula kondisi arus gelombang yang menjadi penting dalam menentukan keberangkatan kapal masuk atau keluar Karimunjawa. Dari hasil pengamatan ditemukan beberapa poin penting dalam kategori sebagai berikut.

- i. Saat menuju pasang maksimum, kisaran arus maksimum mencapai 0.75 m/s, bermula dari sebelah barat pulau Karimunjawa menuju arah selatan. Sedangkan, daerah sebelah utara pulau Karimunjawa arah arus bermula dari utara dan timur lau dengan kecepatan 0.3 m/s . Selain itu, daerah bagian barat dan

bagian timur pulau Karimunjawa arah arus menuju barat daya, dan daerah bagian selatan tepatnya di bagian selat arah arus menuju barat laut dengan kecepatan mencapai 0.3 m/s.

- ii. Saat menuju surut minimum, arus pada kondisi ini mencapai 0.6 m/s berada di sebelah timur. Sedangkan, daerah bagian utara arah arus menuju utara dan selatan dengan kecepatan mencapai 0.5 m/s. Hal berbeda terjadi pada daerah bagian barat dan bagian timur arah arus menuju timur laut, dan daerah bagian selatan Karimunjawa arah arus menuju tenggara dengan kecepatan 0.3 m/s.
- iii. Simulasi model gelombang menyimpulkan diantaranya arah angin dan gelombang dari arah utara, tinggi gelombang maksimum sebesar 0,96 m, dengan arah datang gelombang  $0^0$ . sedangkan pada daerah selatan hanya bergelombang kecil setinggi 0,16 m. Daerah bagian timur dan barat tinggi gelombang masih dapat tergolong tinggi dengan ketinggian 0.64 m. namun, jika dibandingkan dengan daerah bagian utara ketinggian ini merupakan penurunan yang cukup signifikan, yang diakibatkan adanya pulau-pulau. Terdapat pula angin dan gelombang dari arah timur laut yang memiliki tinggi maksimum 0,6 m dengan arah datang gelombang  $45^0$ , pada bagian yang searah dari selatan hingga timur dan barat tinggi gelombang turun tidak terlalu signifikan hanya sampai pada 0,4 m pada tinggi gelombang terendah. Gelombang tinggi terdapat pada arah angin dan gelombang dari timur, tenggara,

selatan, dan barat, dengan gelombang rata-rata mencapai 2,8 m.

- iv. Parameter gelombang pecah, adanya gelombang pecah disebabkan oleh energi desipasi gelombang terlalu besar terhadap kedalaman. Perhitungan ini dilakukan dengan menggunakan parameter gamma, dengan kriteria bahwa semakin besar parameter gamma, maka semakin besar pula adanya gelombang pecah. Parameter perhitungan berada pada angka 0,6 – 1,59. Hasil temuan mendata bahwa gelombang pecah pada bagian utara mulai dari jarak 2 km sampai 500 m dari pinggir pantai. Bagian timur terjadi mulai 500 m sampai pinggir pantai. Bagian selatan terjadi mulai jarak 1 km sampai 100 m dari pantai, dan bagian barat terjadi mulai dari 500 m sampai 100 m dari pinggir pantai.

Dari hasil temuan yang telah diuraikan, maka kesimpulan yang didapati sebagai acuan dan saran untuk pembangunan pelabuhan dengan lokasi terbaik dipilih pada daerah sebelah barat pulau Karimunjawa, pertimbangan ini disimpulkan berdasarkan kecepatan arus laut dan gelombang yang relatif kecil di setiap musim, dan terlindungi oleh pulau-pulau kecil.

fasilitas eksisting pelabuhan diuraikan beberapa poin penting yakni, fasilitas pokok dan penunjang pelabuhan, spesifikasi kapal yang berlabuh, dan kedalaman kolam dan alur pelabuhan.

Fasilitas pokok dan penunjang pelabuhan berguna dalam menunjang tugas yang dilakukan UPP Karimunjawa, fasilitas pokok tersebut diantaranya, kantor pelabuhan, rumah jaga, area parkir, dan ruang tunggu penumpang. Selain itu, terdapat fasilitas pendukung pelabuhan

diantaranya, toilet dan kantin, dengan fasilitas tersebut dalam kondisi baik. Adapun fasilitas penunjang yakni fasilitas komunikasi diantaranya stasiun radio pantai PKR 27 Karimunjawa, pesawat telepon 2 buah, dan faxmail. UPP Karimunjawa memiliki 3 kapal patrol dan 3 set alat selam lengkap dalam menjaga laut dan pantai Karimunjawa.

Spesifikasi kapal yang berlabuh di pelabuhan Karimunjawa adalah kapal penyebrangan, kapal muatan penumpang, kapal nelayan, dan kapal yang menyangkut barang dan logistik. Kapal penyebrangan penumpang diantaranya KMP Siginjai milik PT ASDP, KM Express Bahari 2C dan 9C milik swasta, dan KM Kartini 1 milik Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dan Pemerintah Kabupaten Jepara. Selain itu, terdapat kapal dimensi besar yang berlabuh pada waktu tertentu seperti KM Binaiya, dan KM Leuser milik PT. Pelni. Spesifikasi kapal yang berlabuh di pelabuhan Karimunjawa sebagai berikut.

NO	NAMA KAPAL	DIMENSI (PxLxD)	JENIS KAPAL	GT	KAPASITAS ANGKUT
1.	KMP. SIGINJAI	40,92x12,00x3,20	RO-RO	616	180 Orang
2.	KMC.KARTINI-I	24,00x6,40x2,25	Kapal Cepat	135	168 Orang
3.	KM.EXPRESS BAHARI 2C	37,8x6,70x1,3	Kapal Cepat	246	351 Orang
4.	KM.EXPRESS BAHARI 9C	36,6x7,0x2,6	Kapal Cepat	268	410 Orang
5.	KM.TERIGAS-I	36,35x7,00x2,70	Perintis	327	62 Orang
6.	KM BINAIYA	99,8 x 18 x 9,4	Kapal Penumpang	6000	970 Orang
7.	KM LEUSER	99,8 x 18 x 9,4	Kapal Penumpang	6000	970 Orang
8.	KAPAL-KAPAL 7 GT s/d 35 GT	---	Barang / Nelayan	7 s/d 35	--- Orang

Tabel 4.6. Jenis kapal yang sandar di Karimunjawa

<b>Nama Dermaga</b>	<b>Rakyat</b>	<b>Perintis</b>	<b>Legon Bajak</b>
Pemilik	UPP Karimunjawa	UPP Karimunjawa	UPP Karimunjawa
Operator	UPP Karimunjawa	UPP Karimunjawa	UPP Karimunjawa
Fungsi	Kegiatan Bongkar Muat Kapal Rakyat /Ikan	Kegiatan Bongkar Muat Kapal Rakyat / Ikan	Kegiatan Bongkar Muat Kapal Rakyat / Ikan
Konstruksi	Beton	Beton	Beton
Kekuatan	1000 T/m2	500 DWT	700 DWT
Panjang dermaga	70 m	70 m	50 m
Lebar dermaga	8 m	6m	8 m
Luas dermaga	560 m2	420 m2	400 m2
Panjang Trestle	240 m	-	-
Lebar Trestle	6 m	-	-
Luas Trestle	1440 m2	-	-
Kedalaman	7 LWS	7 LWS	5.0 LWS
Status	Penyelesaian Tahap Akhir	Beroperasi	Beroperasi
Tahun Dibangun	2012	1990	2006
Tahun Selesai Dibangun	2014	1995	2011
Tahun Beroperasi	Rencana 2015	1995	2011
Tahun Operasi Ditutup	-	-	-
Kondisi	Baik	Baik	Baik

Tabel 4.7. Spesifikasi Pelabuhan di Karimunjawa

Kedalaman kolam dan alur pelabuhan yang ada masih menggunakan Peta Laut dari DISHIDROS TNI AL sebagai pihak yang berwenang terhadap pengaturan alur pelayaran. Peta laut digunakan sebagai arahan untuk kapal masuk ke kolam pelabuhan. Spesifikasi kolam dan alur pelabuhan diuraikan dalam table sebagai berikut.

<b>ALUR MASUK PELABUHAN</b>	
Panjang	10.700 Meter
Lebar	50 Meter
Kedalaman	15 Meter
<b>KOLAM PELABUHAN</b>	
Luas	3500 Meter <sup>2</sup>

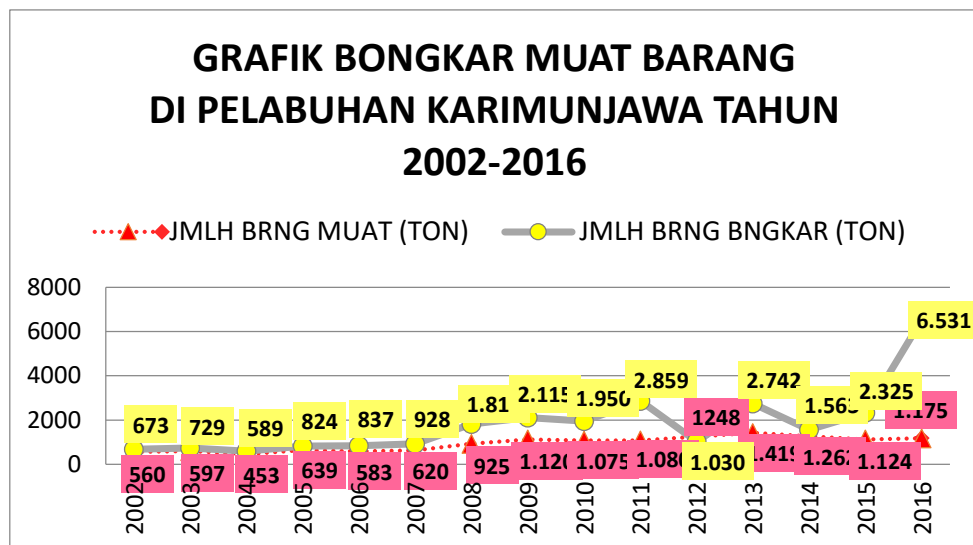


Kedalaman Minimum	0.7 Meter
KedalamanMaksimum	15 Meter

Tabel 4.8. Spesifikasi kolam dan alur pelabuhan di Karimunjawa

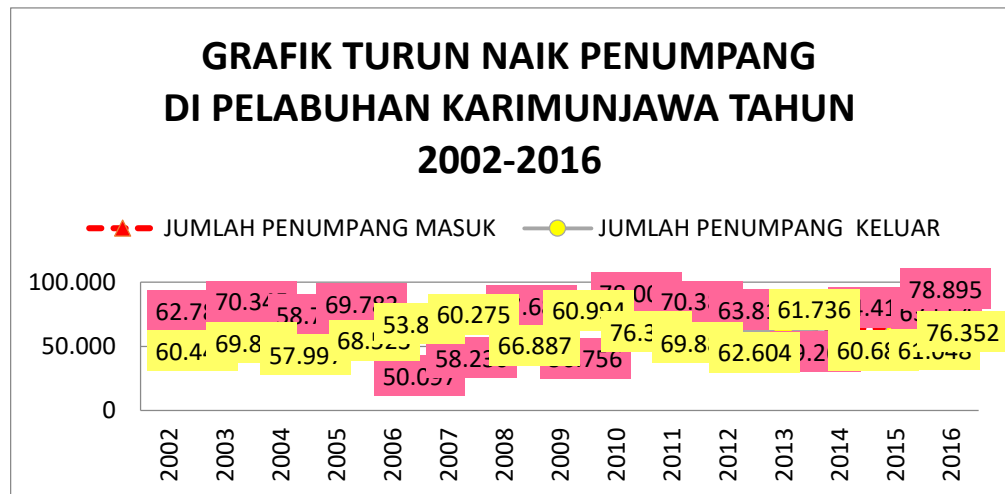
Selain faktor kondisi fisik alam, kondisi operasional pelabuhan menjadi factor yang dipertimbangkan dalam pembangunan. Data operasional dicantumkan pada RIP Karimunjawa sebagai tinjauan untuk mengulasikan setiap jumlah muat baik barang, maupun penumpang agar kapal dapat berlabuh sesuai perhitungan standar pembangunan.

Data naik turun barang di pelabuhan Karimunjawa dicantumkan dalam RIP Karimunjawa merupakan data dari perhitungan tahun 2002 sampai dengan 2016. Data tersebut diuraikan dalam grafik sebagai berikut.



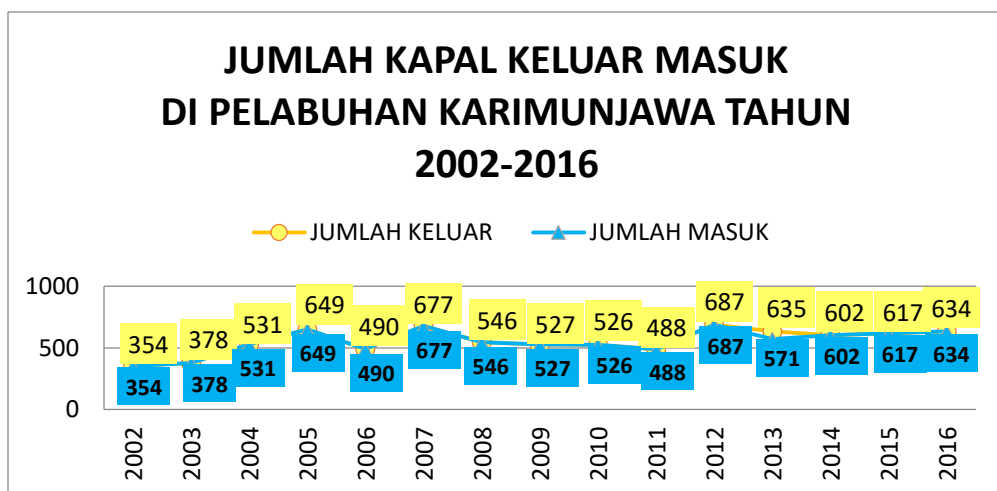
Gambar 4.3. Grafik bongkar muat barang

Sedangkan data tabel dan grafik turun naik penumpang pada perhitungan angka tahun 2002 sampai dengan 2016, diuraikan sebagai berikut.



Gambar 4.4. Grafik bongkar muat barang

Adapun arus kunjungan kapal yang membawa muatan barang dan penumpang. Arus kunjungan tersebut terhitung kedalam data lalu lintas kapal keluar / masuk di pelabuhan Karimunjawa dari 2002 sampai dengan 2016, yang dilihat dari grafik sebagai berikut.

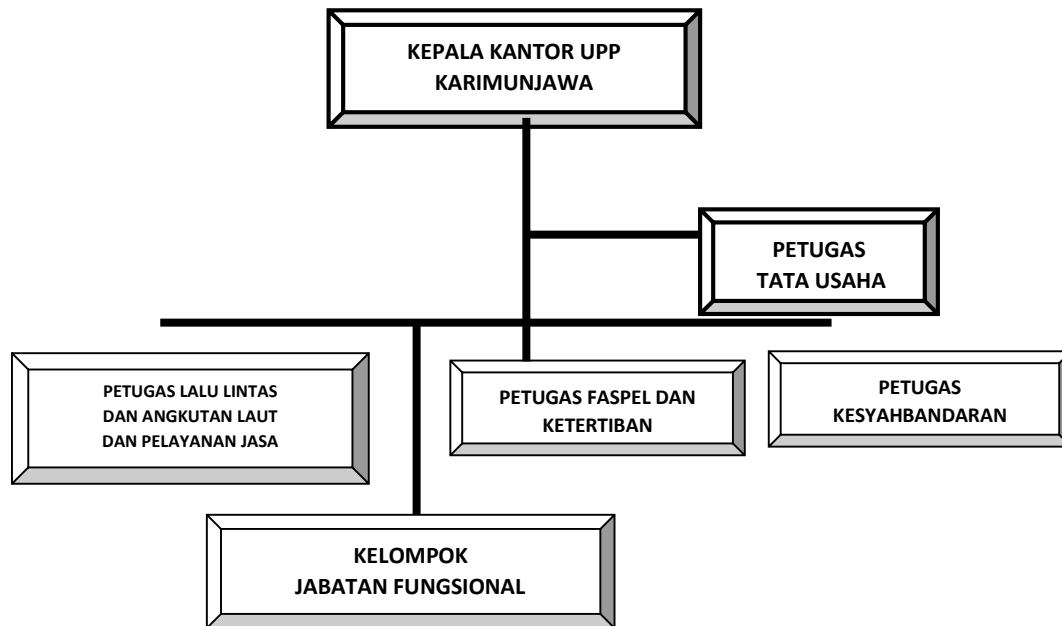


Gambar 4.5. Kapal sandar

Berperan menangani lalu lintas dan kewenangan lainnya di wilayah lingkungan kerja UPP Karimunjawa, memiliki data kinerja operasional pelabuhan terhadap RIP Karimunjawa sebagai berikut.

- i. Penyiapan bahan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan (RIP) serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan.
- ii. Penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana bantu navigasi pelayaran.
- iii. Penjamin kelancaran arus barang, penumpang, logistic, dan lainnya.
- iv. Penyediaan jasa pelayanan kepelabuhanan.
- v. Pengaturan, pengendalian, dan pengawasan usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan.
- vi. Penyediaan fasilitas, pemanduan, maupun penundaan kegiatan kepelabuhanan.
- vii. Penjaminan keamanan dan ketertiban kepelabuhanan.
- viii. Pemeliharaan kelestarian lingkungan sekitar lingkungan pelabuhan.
- ix. Penyiapan bahan pengawasan keselamatan, dan keamanan pelayaran.
- x. Pengelolaan urusan tatausaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

Berikut struktur organisasi kantor UPP Kelas III Karimunjawa.



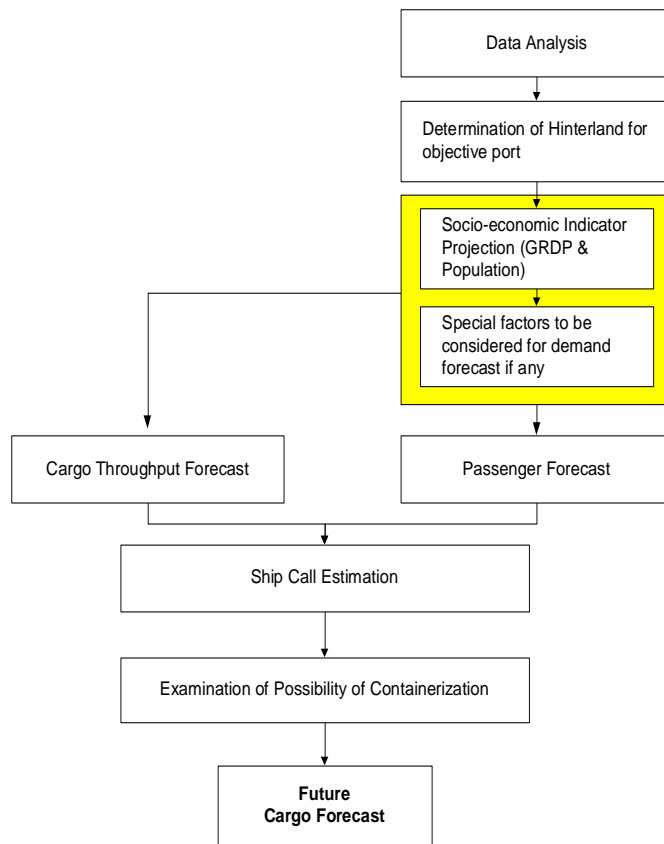
Gambar 4.6. Struktur kantor UPP  
Kelas III Karimunjawa

d. Studi Lokasi dan Pembangunan

Kondisi lokasi dan pembangunan merupakan analisis terhadap identifikasi lapangan, yang mana mengkorelasikan antara faktor-faktor yang ada di lapangan dengan rencana pembangunan. Tahap analisis ini UPP Karimunjawa melihat, mengukur, dan mempertimbangkan hasil yang diperoleh dari data *describing*, selain itu, data pada tahap sebelumnya jika terjadi kekurangan maka tugas UPP Karimunjawa mencari hasil yang sesuai baik secara kelembagaan melalui tahapan komunikasi antar lembaga terkait, baik mencari data secara lapangan dengan menggunakan instrument analisis yang dimiliki oleh UPP Karimunjawa.

Beberapa analisis yang dihasilkan melalui tahap-tahap metode yang digunakan, langkah-langkah, dan akumulasi data bertingkat yang telah diuraikan. Tujuan dari hasil analisis ini mengetahui bahwa pembangunan yang dilakukan dapat memberikan dampak pengembangan bagi beberapa sector yang menjadi proses dan upaya pengembangan, selain itu menjadi bahan solusi terhadap masalah yang terjadi.

Metode analisis yang digunakan dengan melakukan prediksi pembuatan angkutan perjalanan. Terdapat 2 pendekatan dalam jenis ini, yakni pendekatan dengan metode linier dan metode eksponensial. Menghasilkan prediksi bangkitan tarikan perjalanan, hal tersebut dilakukan menggunakan persamaan bangkitan/tarikan perjalanan yang dibentuk dari korelasi atau hubungan antara volume bongkar muat barang, penumpang, dan logistic, dengan pengaruhnya terhadap penduduk dan PDRB. Proyeksi yang dilakukan sebagai berikut.



Gambar 4.7. Metode analisis perencanaan pembangunan

Dengan menggunakan metode tersebut, beberapa langkah yang perlu diperhatikan diantaranya melakukan kajian data bulanan yang diambil dari pencatatan T. II. UPT, dan dilakukan analisa terhadap parameter sebagai berikut.

- i. Jumlah kunjungan kapal (*ship call*)
- ii. Dimensi kapal yang berlabuh, meliputi GT, LOA
- iii. Jurnal data waktu, meliputi waktu durasi sandar, tunggu, dan antri.
- iv. Jumlah barang, penumpang, logistic, dan lainnya.

Analisis dan proyeksi kependudukan wilayah *hinterland*, mencakup jumlah penduduk di Jawa Tengah, Kabupaten Jepara, dan Kecamatan Karimunjawa perhitungan eksisting 2003 – 2012 dengan prediksi untuk tahun 2015 sampai 2034. Diuraikan sebagai berikut.



**(0.5 % / tahun)**



**(1.22 % / tahun)**

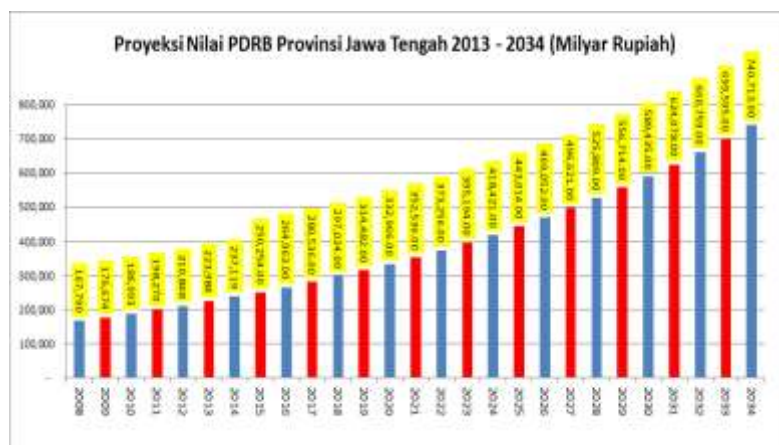


Gambar 4.8. Analisis pertumbuhan penduduk

**(0.96% / tahun)**

Analisis terhadap pergerakan pertumbuhan ekonomi wilayah merupakan unsur penting dalam pertimbangan pembangunan. Tanpa adanya pertumbuhan disetiap pembangunan, maka dampak dari pembangunan tersebut kurang berhasil. Pertumbuhan pada pembangunan pelabuhan Legonbajak yang termuat dalam RIP Karimunjawa mempertimbangkan pertumbuhan secara berjenjang kewilayahan, yakni pertumbuhan yang mempengaruhi sektor-sektor lain dari tingkat Jawa Tengah (provinsi), Kabupaten Jepara, dan Kecamatan Karimunjawa.

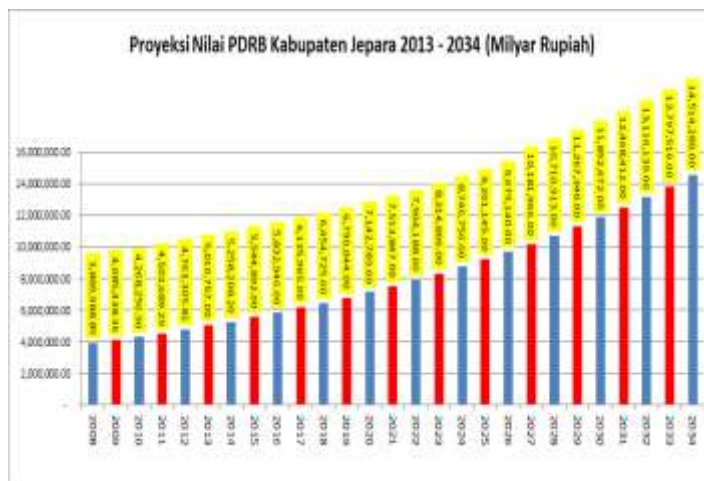
Proyeksi nilai PDRB menurut lapangan usaha atas dasar harga konstan Provinsi Jawa Tengah tahun 2008 sampai 2034 sebagai berikut.



Gambar 4.9. Analisis PDRB Jawa Tengah

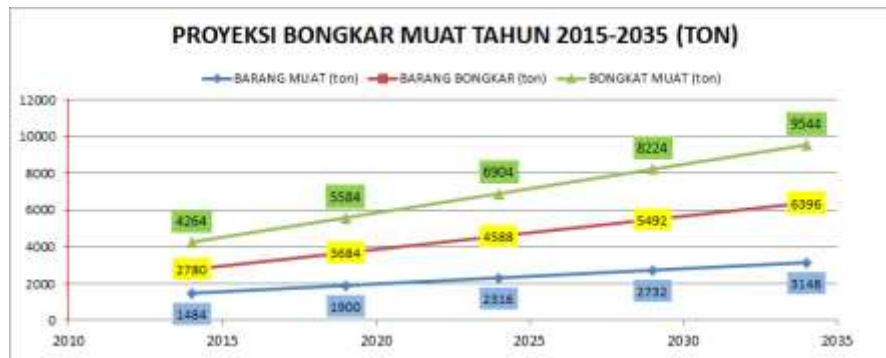


Hal serupa dilakukan pula pada perhitungan pertumbuhan di Kabupaten Jepara. Berikut uraian tabel nilai PDRB menurut lapangan usaha dan harga dasar konstan Kabupaten Jepara tahun 2008, sampai 2012.



Gambar 4.10. Analisis PDRB Kabupaten Jepara

Analisis pergerakan barang merupakan hasil prediksi pergerakan muat bongkar barang di pelabuhan Karimunjawa. Uraian tersebut disajikan dalam bentuk tabel yang mempermudah hasil analisis kebijakan, sebagai berikut.



Gambar 4.11. Proyeksi bongkar muat barang pelabuhan di Karimunjawa

Adapun data analisis hasil pergerakan penumpang dan pergerakan kapal di wilayah Karimunjawa. Karimunjawa merupakan tempat pariwisata yang telah banyak dikenal secara nasional, dan internasional. Pertumbuhan ekonomi masyarakat Karimunjawa dipengaruhi secara besar dari hasil sektor pariwisata, sehingga ketika faktor alam menjadi hambatan, kebutuhan ekonomi masyarakat pun mengikuti pergerakan yang mana ekonomi melemah. Berikut analisis pergerakan penumpang dan pergerakan kapal yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi masyarakat Karimunjawa secara khususnya.



Gambar 4.12. Proyeksi penumpang pelabuhan di Karimunjawa

Berikut analisis proyeksi pergerakan kapal pelabuhan Karimunjawa tahun 2002 hingga 2034.



Gambar 4.13. Proyeksi kapal pelabuhan di Karimunjawa

Spesifikasi kapal yang bersandar di Karimunjawa kemudian dikorelasikan dari hitungan pembangunan yang akan dilakukan. Dari hasil perhitungan yang dilakukan berikut hasil yang diberikan.

Dermaga	Berat	Dimensi	Kedalaman Minimum	Keterangan
Dermaga Perintis	100 GT	15 x 4 m	2 m	Panjang dermaga 75 m sudah tidak bisa dikembangkan karena keterbatasan lahan laut dan darat
Dermaga Rakyat	Dibawah 30 GT	12 x 2.5 m	1.5 m	Kapal Nelayan atau Kapal Wisata Lahan darat sudah tidak bisa dikembangkan karena sudah padat penduduk
Pelabuhan Legon Bajak	Maksimal 500 GT	44 x 9 m	3 m	Kapal Logistik

Tabel 4.9. identifikasi spesifikasi pengembangan pelabuhan di Karimunjawa

e. Kajian Finansial pada RIP

Uraian yang dihasilkan dalam penelitian ini menjelaskan rencana pembangunan pada pelabuhan Legonbajak, yang mana merupakan focus dari penelitian, dan sebagai penyelesaian terhadap masalah yang telah diuraikan.

i. Kebutuhan Dermaga

UPP Kelas III Karimunjawa mengelola 3 pelabuhan yang ada di Karimunjawa. Dari ketiga pelabuhan tersebut, konstruksi yang ada telah menggunakan konstruksi beton.

Kebutuhan yang dimaksud dalam sebuah pembangunan yakni berupa pertambahan dari panjang dermaga yang ditetapkan berdasarkan jenis kapal . Untuk menentukan perhitungan tersebut maka digunakan persamaan sebagai berikut sebagai acuan pembangunan. yakni,  $L_p = nL_{oa} + (n-1)15,00 + (2 \times 25)$ .

Pembangunan yang dilakukan secara analisis sebenarnya menghasilkan 2 objek yang dapat ditingkatkan kapabilitasnya, yakni dermaga Perintis, dan Legonbajak, namun dari adanya kelemahan pada pembangunan yang akan dilakukan di pelabuhan Perintis, maka diputuskan di Legonbajak, dengan rincian sebagai berikut.

Untuk pembangunan yang dilakukan memiliki keperluan jangka pendek dan menengah, yang mana rencana yang diharapkan mempunyai kemampuan sandar kapal yang memiliki panjang 15-30 m, dengan maksimum berat 700 DWT. Sehingga, panjang dermaga ( $L_p$ ) yang dibutuhkan dalam perhitungan 10 tahun mendatang adalah  $L_p = (30 \text{ m}) + (1) 15,00 + (2 \times 25) = 95 \text{ m}$ .

Kondisi saat ini, panjang dermaga Perintis adalah 70 m, dan jika dipanjangkan sampai pada hasil 95 m yang telah ditentukan, tidak memungkinkan karena kondisi dari kedalaman perairan yang memiliki kategori kedalaman rendah. Sedangkan di pelabuhan Legonbajak target beban 700 DWT, dapat diperpanjang hingga 200 m, sehingga pembangunan dilakukan di pelabuhan Legonbajak, dengan pembangunan secara bertahap secara 20 tahun mendatang.

Pembangunan ini lebih memungkinkan sebagai solusi dari permasalahan isolasi daerah kepulauan Karimunjawa. Karena dari Pelabuhan ini, Kapal besar yang memiliki kapasitas yang telah ditentukan pada Pelabuhan dapat bersandar dengan membawa logistik yang dibutuhkan.

ii. Kebutuhan Gudang

Dari pembangunan yang dilakukan, tujuan dari pembangunan ini adalah sebagai pelabuhan logistik, sehingga kurang diperlukan adanya prioritas pembangunan terminal penumpang. Terdapat hal yang lebih penting dari adanya pembangunan terminal penumpang, yakni lahan parkir untuk kendaraan besar dan berat yang cukup luas, karna memiliki rincian perhitungan dengan prediksi arus bongkar muat sebesar 8544 ton per tahun, atau 26 ton/hari, dengan kapasitas truk engkel 3 ton membutuhkan 9 truk untuk sekali bongkar muat barang, sehingga setidaknya membutuhkan lahan parkir pelabuhan seluas 530 m<sup>2</sup>.

iii. Kebutuhan Lahan

Kebutuhan lahan dari pembangunan Legonbajak sebagai berikut.

NO	URAIAN	SATUAN	EKSITING	JANGKA PENDEK	JANGKA MENENGAH	JANGKA PANJANG
			2014	(2015-2020)	(2015-2025)	(2015-2035)
<b>III</b>	<b>PELABUHAN LEGON BAJAK</b>					
1	Dermaga	m	30 x 5	150 x 7	150 x 7	150 x 7
2	Trestle	m	100 x 5	50 x 5	50 x 5	50 x 5
3	Penampungan Limbah	m	-	6 x 5	6 x 5	6 x 5
4	Parkir Umum	m	-	-	10 x 4	10 x 4
5	Kantin Umum	m	-	-	5 x 7	5 x 7
6	Gudang Kantor	m	-	-	3.5 x 2	3.5 x 2
7	Ruang Genset	m	-	-	2 x 3	2 x 3
8	Tangki Air Bersih	m	-	7 x 3	7 x 3	7 x 3
9	Tangki BBM	m	-	5.5 x 4.5	5.5 x 4.5	5.5 x 4.5
10	Kantor pelabuhan	m	-	-	14 x 11	14 x 11
11	Fasilitas Umum (Istirahat, Mushola dll)	m	-	-	6 x 4	6 x 4
12	Gudang Barang	m	-	-	3 x 12	3 x 12
13	Lapangan Penumpukan	m	-	-	6 x 16	6 x 16
14	Forklift	unit	-	-	-	2 unit
15	Penataan Drainase	m	-	500	500	500
14	Forklift	unit	-	-	-	5 unit
15	Penataan Drainase		-	Dilakukan	-	-

Tabel 4.10. Kebutuhan lahan pembangunan

PELABUHAN LEGON BAJAK	SPESIFIKASI KAPAL			
	B	Lebar Kapal (m)	5.9	
	D	Draft Kapal (m)	2.2	
	LOA	Panjang Maksimal Kapal (m)	25.9	
FASILITAS PERAIRAN	SATUAN	RUMUS	LUAS AREA (m <sup>2</sup> )	LUAS AREA (Ha)
<b>ALUR PELAYARAN</b>				
Lebar alur pelayaran		W = 100 m		
Kedalaman Alur Pelayaran	m	$d = 1.25 \times D + 1.5 = 5.25$ m		
Panjang Alur Pelayaran	m	L = 18xLOA	466.2	
Luas Alur Pelayaran	m	A=WxL	46,620	4.662
<b>KOLAM PUTAR</b>				
Kedalaman kolam putar	m	H = d + 0.5H + 5 + C	4	
Diameter Kolam Putar	m	D = 3*LOA	77.7	

Luas Alur Pelayaran	m	$A = n \times \phi \times 0.25 \times D^2$	4,744	
<b>AREA LABUH</b>				
Kedalaman Areal Labuh	m	$H = d + 0.5H + 5 + C$	4	
Radius Areal Labuh	m	$R = L + 6D + 30$	69.1	
Luas Areal Labuh	m	$A = 0.5 \times n \times \phi \times R^2$	2387	
<b>AREAL KEADAAN DARURAT</b>				
Kedalaman areal keperluan darurat	m	$H = d + 0.5H + 5 + C$	4	
Radius Areal	m	$R = L + 6D + 30$	69.1	
Areal Sandar Kapal				
Kedalaman Sandar	m	$H = d + 0.5H + 5 + C$	7	
Luas Areal	m	$A = 1.8 L + 1.5L$	1811	0.18

Tabel 4.11. Spesifikasi kapal di Pelabuhan Legonbajak

Rencana anggaran biaya pengembangan pelabuhan Legonbajak.  
Hasil perhitungan kelayakan finansial sebagai berikut.

No	Uraian Kebutuhan	Satuan	Eksisting	Jangka Pendek	Jangka Menengah	Jangka Panjang		Volume		Harga	Jumlah
			2014	2015-2020	2015-2025	2015-2035			Satuan	Harga	
1	Dermaga	m	30 x 5	150 x 7				1050	m <sup>2</sup>	15.000.000,00	15.750.000.000,00
2	Trestle	m	100 x 5	50 x 5				250	m <sup>2</sup>	15.000.000,00	3.750.000.000,00
3	Penampungan Limbah	m	-	6 x 5				30		2.500.000,00	75.000.000,00
4	Parkir Umum	m	-	-	10 x 4			40		1.000.000,00	40.000.000,00
5	Kantin Umum	m	-	-	5 x 7			35		2.500.000,00	87.500.000,00
6	Gudang Kantor	m	-	-	3.5 x 2			7		2.500.000,00	17.500.000,00
7	Ruang Genset	m	-	-	2 x 3			6		2.500.000,00	15.000.000,00
8	Tangki Air Bersih	m	-	7 x 3				21		2.500.000,00	52.500.000,00

9	Tangki BBM	m	-	5.5 x 4.5			24,7 5	2.500.000,00	61.875.000,00
10	Kantor pelabuhan	m	-	-	14 x 11		154	5.000.000,00	770.000.000,00
11	Fasilitas Umum (Istirahat, Mushola dll)	m	-	-	6 x 4		24	5.000.000,00	120.000.000,00
12	Gudang Barang	m	-	-	3 x 12		36	2.500.000,00	90.000.000,00
13	Lapangan Penumpukan	m	-	-	6 x 16		96	1.000.000,00	96.000.000,00
14	Forklift	unit	-	-		2 unit	2	250.000.000,00	500.000.000,00
15	Penataan Drainase	m		500			500	1.000.000,00	500.000.000,00
<b>JUMLAH</b>									<b>21.925.375.000,00</b>
<b>TOTAL</b>									<b>35.162.875.000,00</b>

Tabel 4.12. Rencana anggaran biaya pengembangan pelabuhan Legonbajak

No.	Year	Cash Flow		Present Value at Discount Rate					
		Cost	Revenue	10.0%		15.0%		20.0%	
				Cost	Benefit	Cost	Benefit	Cost	Benefit
1	2015	<b>6,141,875,000</b>		6,141,875,000.0		4,644,139,886.6		4,265,190,972.2	
2	2016	245,675,000	84,722,546	223,340,909.1	63,653,302.9	161,535,900.4	55,706,449.3	142,173,032.4	49,029,251.2
3	2017	255,502,000	108,301,685	211,158,677.7	73,971,508.0	146,084,097.8	61,921,839.8	123,216,628.1	52,228,821.8
4	2018	265,722,080	121,978,979	199,640,931.6	75,739,349.1	132,110,836.2	60,645,110.6	106,787,744.3	49,020,615.9
5	2019	276,350,963	138,169,288	188,751,426.3	77,992,933.0	119,474,147.5	59,734,374.7	92,549,378.4	46,272,998.4
6	2020	<b>5,421,000,000</b>	157,280,488	3,366,014,492.3	80,709,759.2	2,037,954,693.4	59,127,561.0	1,512,901,609.7	43,894,097.6
7	2021	216,840,000	179,780,036	122,400,527.0	83,868,713.7	70,885,380.6	58,770,412.7	50,430,053.7	41,811,090.5
8	2022	225,513,600	206,201,773	115,724,134.6	87,449,680.8	64,105,039.9	58,615,413.4	43,706,046.5	39,963,285.0
9	2023	234,534,144	237,149,262	109,411,909.1	91,431,306.7	57,973,253.5	58,619,670.7	37,878,573.6	38,300,929.9
10	2024	243,915,510	273,327,556	103,443,986.8	95,799,641.0	52,427,985.7	58,749,905.8	32,828,097.1	36,786,605.2
11	2025	<b>4,300,000,000</b>	315,522,610	1,580,727,486.7	100,535,227.3	766,319,315.8	58,973,431.9	459,842,284.6	35,387,960.5
12	2026	164,000,000	359,088,434	57,480,999.5	104,015,128.5	26,654,584.9	58,361,909.4	15,328,076.2	33,561,797.9
13	2027	170,560,000	415,271,819	54,345,672.3	109,354,048.9	24,105,015.9	58,689,808.8	13,284,332.7	32,344,095.8
14	2028	177,382,400	480,417,914	51,381,362.9	115,008,229.1	21,799,318.7	59,040,712.3	11,513,088.3	31,181,751.3
15	2029	184,477,696	555,825,002	48,578,743.1	120,963,714.8	19,714,166.5	59,398,110.9	9,978,009.9	30,063,403.2
16	2030	191,856,804	642,965,307	45,928,993.5	127,207,258.3	17,828,463.6	59,748,121.3	8,647,608.6	28,980,532.3
17	2031	199,531,076	743,507,113	43,423,775.6	133,726,289.6	16,123,132.3	60,079,180.6	7,494,594.1	27,926,898.0
18	2032	207,512,319	839,339,583	41,055,206.1	140,508,888.6	14,580,919.7	60,381,771.4	6,495,314.9	26,898,071.4
19	2033	215,812,812	932,600,633	38,815,831.2	147,543,759.3	13,186,223.0	60,648,175.6	5,629,272.9	25,891,047.8
20	2034	224,445,324	1,145,708,205	36,698,604.0	154,820,203.9	11,924,932.1	60,872,253.0	4,878,703.2	24,903,928.3
				12,780,198,669.2	1,984,298,942.6	8,418,926,694.2	1,128,084,213.2	6,950,753,421.3	694,446,782.0

Measures of Finance Feasibility	Discount Rate		
	10.0%	15.00%	20.0%
Net Present Value - NPV (5)	-10,795,899,726.6	-7,290,842,480.9	-6,256,306,639.3
Benefit Cost Ratio - BCR	0.16	0.13	0.10
IRR	tidak terdefinisi		

Tabel 4.13. Perhitungan kelayakan finansial

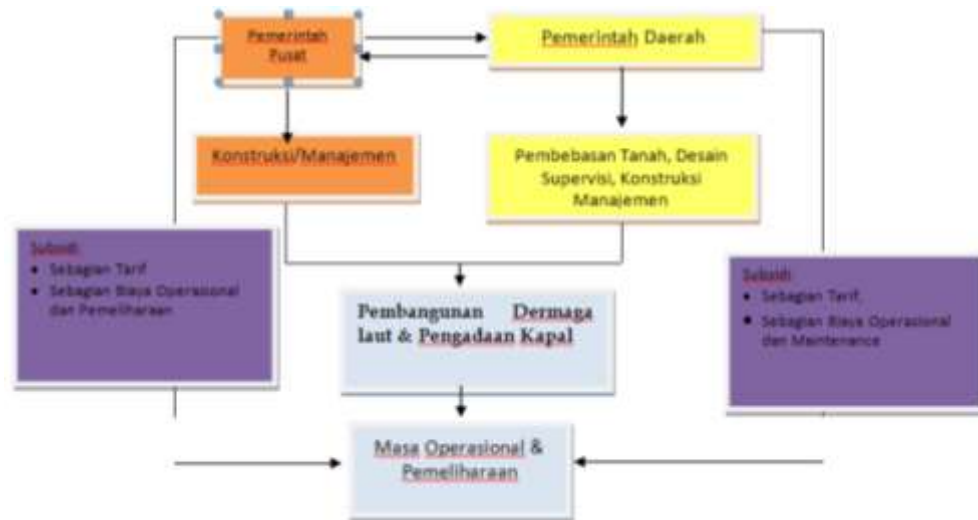


Tabel diatas merupakan perhitungan analisis kelayakan finansial Pelabuhan Karimunjawa secara keseluruhan, yang mana menghitung pertimbangan pembangunan yang membawa dampak keuntungan bagi tujuan pembangunan atau justru berdampak sebaliknya, yang hanya menghabiskan banyak biaya, namun tidak memberikan profit publik yang signifikan. Dari table diatas ditemukan hasil kesenjangan negative, bahwa pembangunan dalam jangka pendek dan menengah terlalu menelan biaya yang sangat banyak, sedangkan anggaran yang ada pada kewenangan UPP Kelas III Karimunjawa tidak cukup dalam melaksanakan pembangunan tersebut.

Adanya kesenjangan negatif tersebut kemudian menjadi masalah baru dari sebuah kebijakan pembangunan, namun dari permasalahan baru tersebut dihasilkan beberapa evaluasi yang diantaranya menghasilkan beberapa poin diantaranya.

- i. Kerjasama yang dilakukan melibatkan anggaran kerjasama dari pemerintah pusat dan daerah.
- ii. Kerjasama dilakukan dengan mempertimbangkan pembuatan kontrak kerjasama antara pemerintah pusat dan daerah mengenai pola pembayaran subsidi.
- iii. Kerjasama memperhatikan keuangan negara anatar kedua belah pihak.

Dari poin tersebut maka skema kerjasama yang dihasilkan sebagai berikut.



Tabel 4.14 Skema Kerjasama

Dari permasalahan ekonomi dan finansial, menghasilkan evaluasi pada tahap kebijakan perihal pendanaan pembangunan. Terdapat perhitungan kajian ulang dari hal tersebut. Perhitungan ulang kemudian menghasilkan beberapa poin diantaranya.

- i. Kelayakan pembangunan dihitung ulang secara ekonomi.
- ii. Manfaat terhadap *hinterland* yang ada, harus menghasilkan profit publik.

Hasil perhitungan ulang kemudian diusahakan oleh UPP Kelas III Karimunjawa dengan pakar ekonomi kebijakan negara yang menghasilkan perhitungan sebagai berikut.

No.	Year	Cash Flow		Present Value at Discount Rate					
		Cost	Benefit	10.0%		15.0%		20.0%	
				Cost	Benefit	Cost	Benefit	Cost	Benefit
1	2015	6,878,900,000		5,685,041,322.3		5,201,436,673.0		4,777,013,888.9	
2	2016	275,156,000	526,788,820	206,728,775.4	395,784,237.1	180,919,536.5	346,372,199.9	159,233,796.3	304,854,640.9
3	2017	286,162,240	630,290,688	195,452,660.3	430,497,020.8	163,614,189.5	360,370,746.6	138,002,623.5	303,959,629.7
4	2018	297,608,730	737,803,865	184,791,606.1	458,118,152.3	147,964,136.6	366,818,917.1	119,602,273.7	296,506,826.1
5	2019	309,513,079	864,211,886	174,712,064.0	487,825,079.5	133,811,045.3	373,622,646.9	103,655,303.8	289,422,811.9
6	2020	6,071,520,000	1,012,840,476	3,115,649,778.0	519,747,312.5	2,282,509,256.6	380,764,250.3	1,694,449,802.8	282,665,188.3
7	2021	242,860,800	1,187,606,757	113,296,355.6	554,027,317.2	79,391,626.3	388,230,755.7	56,481,660.1	276,199,375.1
8	2022	252,575,232	1,393,125,245	107,116,554.4	590,821,098.4	71,797,644.7	396,013,142.3	48,950,772.1	269,997,005.6
9	2023	262,678,241	1,618,053,627	101,273,833.2	623,829,717.7	64,930,043.9	399,958,110.2	42,424,002.5	261,324,694.1
10	2024	273,185,371	1,879,779,353	95,749,805.9	658,851,195.4	58,719,344.0	404,045,832.0	36,767,468.8	252,995,716.7
11	2025	4,592,000,000	2,184,397,071	1,463,152,714.9	696,016,225.0	858,277,633.7	408,279,431.5	515,023,358.8	244,994,668.2
12	2026	183,680,000	2,533,485,961	53,205,553.3	733,860,639.6	29,853,135.1	411,762,296.6	17,167,445.3	236,789,425.3
13	2027	191,027,200	2,945,595,287	50,303,432.2	775,667,301.6	26,997,617.8	416,297,028.9	14,878,452.6	229,422,301.2
14	2028	198,668,288	3,425,639,310	47,559,608.6	820,070,814.7	24,415,237.0	420,992,179.4	12,894,658.9	222,342,734.6
15	2029	206,615,020	3,984,974,996	44,965,448.1	867,246,664.5	22,079,866.5	425,853,435.4	11,175,371.1	215,538,900.9
16	2030	214,879,620	4,636,885,367	42,512,787.3	917,383,050.2	19,967,879.3	430,886,684.4	9,685,321.6	208,999,466.1
17	2031	223,474,805	5,396,910,828	40,193,908.0	970,681,850.7	18,057,908.2	436,098,021.1	8,393,945.4	202,713,566.0
18	2032	232,413,797	6,283,238,240	38,001,513.0	1,027,359,660.5	16,330,630.0	441,493,750.5	7,274,752.7	196,670,785.4
19	2033	241,710,349	7,243,223,408	35,928,703.2	1,076,659,006.0	14,768,569.8	442,562,970.7	6,304,785.6	188,932,625.5
20	2034	251,378,763	8,353,820,220	33,968,955.8	1,128,856,495.7	13,355,924.0	443,844,126.6	5,464,147.5	181,584,576.6
				11,829,605,379.7	13,733,302,839.1	9,429,197,897.5	7,694,266,526.0	7,784,843,831.8	4,665,914,938.2

Measures of Finance Feasibility	Discount Rate		
	10.0%	15.00%	20.0%
Net Present Value - NPV (\$)	1,903,697,459.4	-1,734,931,371.5	-3,118,928,893.6
Benefit Cost Ratio - BCR	1.16	0.82	0.60
EIRR		12.04%	

Tabel 4.15. Perhitungan kelayakan finansial

Manfaat dan keuntungan yang dihasilkan pada perhitungan ulang membawa dampak positif, yang mana Pelabuhan layak dibangun berdasarkan rencana yang telah disusun. Secara analisa ekonomi pembangunan layak diimplementasikan karna memiliki nilai EIRR sebesar 10,58% dengan nilai B/C, dengan ratio lebih dari 1 dan nilai NPV yang menunjukkan positif.

f. Analisa Kajian Lingkungan diuraikan sebagai berikut.

i. Kualitas Udara dan Kebisingan

Kualitas udara dikatakan masih cukup normal, hal ini dipengaruhi adanya kondisi alam yang stabil dan kurangnya pencemaran udara dari pabrik, atau kendaraan.

Kebisingan dilakukan pengamatan secara langsung oleh pihak UPP Kelas III Karimunjawa yang menunjukkan hasil negatif, walaupun terdapat kebisingan dari pembangunan yang akan dilakukan, namun hal tersebut tidak membahayakan terhadap kesehatan secara langsung.

ii. Kualitas Air Laut

Kegiatan pembangunan yang dilakukan mempertimbangkan pencemaran laut baik kegiatan secara langsung yang berhubungan dengan laut, atau kegiatan diluar laut yang secara tidak langsung dapat mencemari. Untuk mengantisipasi pencemaran, dan mengukur adanya pencemaran atau tidak dari pembangunan, maka dilakukan perhitungan baku mutu air laut untuk mengetahui kondisi air laut Karimunjawa.

Baku mutu air laut berfungsi menjaga kelestarian fungsi lingkungan laut yang mengukur kadar batas makhluk hidup, zat, energy, atau komponen lainnya.

Perhitungan baku mutu air laut dilakukan pad tahun 2014 berdasarkan Surat Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 51 tahun 2004. Metode dilakukan menggunakan CTD *Profiler* sebagai berikut.

Parameter	Satuan	Baku Mutu	Stasiun 1	Stasiun 2
<b>FISIKA</b>				
Kecerahan	m	>3	6	6
Bau	-	Tidak berbau	Tidak berbau	Tidak berbau
Padatan Tersuspensi Total	mg/l	80	34	32
Sampah	-	Nihil <sup>1(4)</sup>	Nihil	Nihil
Suhu	°C	Alami <sup>3(C)</sup>	33.2	33
Lapisan Minyak <sup>5</sup>	-	Nihil <sup>1(5)</sup>	Nihil	Nihil
<b>KIMIA</b>				
pH	Unit pH	6.5 - 8.5	7.28	7.59
Salinitas	% O	Alami	28.9	28.6
Amonia Total (NH <sub>2</sub> -N)	mg/l	0.3	0.1	0.0
Sulfida (H <sub>2</sub> S)	mg/l	0.03	0.0	0.0
NO <sub>2</sub> <sup>-</sup> (Nitrit)	mg/l	3.0	0.01	0.01
NO <sub>3</sub> <sup>-</sup> (Nitrat)	mg/l	50.0	3.4	0.0

Senyawa Fenol Total	mg/l	0.002	0.001	0.001
Surfaktan (Detergen)	mg/l MBAS	1	0.2	0.3
Minyak dan Lemak	mg/l	Nihil	Nihil	Nihil
LOGAM TERLARUT				
Tembaga (Cu)	mg/L	0.05	0.03	0.03
Timbal (Pb)	mg/L	0.05	0.00405	0.00405
BIOLOGI				
Coliform Total	MPN/100 ml	1000	10	35

Tabel 4.16. Perhitungan baku mutu air laut

iii. Arahan Studi Lingkungan

Tidak adanya TPA sebagai tempat pembuangan akhir limbah di Karimunjawa menjadikan permasalahan, sehingga adanya limbah pembangunan perlu dipetakan agar dikelola secara ramah lingkungan. Poin yang disusun merencanakan bahwa limbah yang dihasilkan akan di tempatkan pada areal yang akan dijadikan perumahan namun memiliki kondisi tanah yang kurang baik, sehingga penumpukan yang akan terjadi akan ditimbun kembali dengan tanah untuk meratakan dan memperbaiki kontur tanah yang ada.

Analisis abrasi menjadi arahan pertimbangan lain yang mana kondisi sekitar dermaga yang dibangun tidak menimbulkan kerusakan, sehingga pemilihan teknologi yang tepat perlu dirincikan. Teknologi yang diusulkan untuk melihat kondisi tersebut diantaranya.

Groin, struktur pengaman pantai yang dibangun menjorok relatif tegak lurus terhadap arah pantai. Mempunyai bahan kontruksi kayu, baja, beton, dan batu. Tujuan dibangunnya groin untuk menjaga perubahan garis pantai yang tidak terlalu signifikan.

Jetty, bangunan tegak lurus pantai yang diletakkan dikedua sisi muara sungai, mempunyai tujuan mengurangi pendangkalan.

Breakwater, pemecah gelombang lepas pantai sebagai pemecah ombak.

Seawall, hampir sama dengan pelindung pantai lainnya, namun seawall memiliki dinding yang disesuaikan melengkung, atau tegak lurus, sebagai penahan gelombang.

Artificial Headland, batuan yang disusun di ujung pantai, dan ditata untuk melindungi bagian tertentu yang merupakan kawasan potensial laut.

Beach Nourishment, usaha dalam pemindahan sedimentasi pantai ke daerah yang terjadi erosi, untuk menjaga kestabilan pantai.

Teknologi yang diusulkan melihat kembali kondisi fisik lokasi yang ada di pelabuhan wilayah Karimunjawa, menghitung adanya bahaya, bencana, dan gelombang yang terjadi.

Melihat dari hasil uraian RIP tersebut bahwa dapat diketahui, adanya suatu kebijakan pada suatu lokasi memperhitungkan beberapa unsur yang saling berkaitan, seperti adanya keterkaitan wilayah, hierarkhis kelembagaan, dan aspek manfaat yang berdampak secara menyeluruh.

Beberapa dokumen yang mendukung adanya RIP Karimunjawa Tahun 2017, diantaranya sebagai berikut.

- i. Usulan Kegiatan Pembangunan Sektor Transportasi di Jateng yang Dibiayai Melalui APBN TA 2016 dan APBN TA 2017

Merupakan penyuratan yang dilakukan oleh gubernur Jawa Tengah Menindaklanjuti hasil rapat dengan Menteri Perhubungan pada tanggal 12 Februari 2016. Menyampaikan usulan kegiatan prioritas pembangunan sektor transportation di Jawa Tengah yang dibiayai melalui APBN perubahan than anggaran 2016 an APBN Murni tahun anggaran 2017, yang dipoinnya termasuk kegiatan pembangunan pelabuhan Legonbajak Karimunjawa Kabupaten Jepara berdasarkan estimate engineering hasil studi DED tahun 2015 sebesar Rp. 30.800.000.000.

- ii. DED (Detailed Engginering Design) PT. Sarana Antar Nusa Perekayasa TA 2015

Merupakan buku desain yang disusun oleh pihak ketiga yakni swasta, dalam rangka studi kebijakan yang disusun, kajian ini berisi tentang rekapitulasi anggaran biaya, analisa harga satuan, harga satuan dasar, dan rincian perhitungan volume. Buku ini menjadi satu kesatuan DED yang terdiri dari bagian pendahuluan, laporan antara, konsep laporan akhir survey, laporan akhir desain, laporan ringkasan eksekutif, dan eksternal hardisk. Anggaran DED diakumulasikan tidak melebihi Rp. 30.800.000.

- iii. Konsultan RIP PT. Bina Sarana Ekatama TA 2015

Merupakan pihak ketiga yang membantu menyusun naskah akademik dari RIP sebagai bentuk analisa terhadap rancangan kebijakan. RIP disusun berdasarkan sumber-sumber yang didapat dari pemerintahan dan fakta lapangan yang diketahui oleh otoritas penyelenggara pelabuhan Syahbandar Karimunjawa.

- iv. Kontrak Kerja pembangunan PT. Dian Sentosa TA 2017

Buku laporan yang disusun oleh tim kontaktor PT. Dian Sentosa pada tahun 2017 hingga selesainya pembangunan, beberapa dafta bagian yang menjadi tulisan dalam laporan ini, adalah progress pembangunan, tahapan pembangunan, uraian bahan dan alat (material), dan uji material.

- v. Surat Rekomendasi Tata Ruang dan pengesahan RIP Pelabuhan Karimunjawa oleh Bupati Jepara (Penyusuaian Perda kabupaten Jepara No. 2 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Jepara 2011-2031)

Surat tersebut merupakan keputusan politik secara formal yang dikeluarkan oleh Bupati Jepara terkait rekomendasi pembangunan pelabuhan di wilayah kepulauan Karimunjawa. Pada tanggal 16 Januari 2016 Surat Rekomendasi Bupati Jepara Nomor 650/0666 dengan surat tersebut menerangkan bahwa UPP Pelabuhan Kelas III Karimunjawa diberikan ijin dan kewenangan terhadap keberlangsungan pembangunan dengan catatan bahwa pembangunan disesuaikan dengan RTRW Kabupaten Jepara tahun 2011-2031.

- vi. Notulen Rapat

Notulen rapat optimalisasi fasilitas pelabuhan Legonbajak, di Terminal penumpang pelabuhan Legonbajak, dipimpin oleh Kabid Pelayanan Dishub Prov. Jateng. Memiliki kesimpulan pada prinsipnya semua pihak mendukung sepenuhnya optimalisasi fasilitas pelabuhan Legonbajak. Pemanfaatan sarana dan prasarana pelabuhan Legonbajak sudah memiliki kelayakan segi teknis sandar kapal. PT. PELNI memproses uji sandar kapal untuk pelabuhan Legonbajak.



vii. Surat Izin Pengoperasian Pelabuhan oleh DISHUB Provinsi Jateng

Merupakan surat keputusan yang mana menanggapi dari surat yang diajukan oleh UPP Kelas III Karimunjawa tentang penyelesaian pembangunan dan melanjutkan pada tahap uji coba pembangunan sesuai fungsinya. Surat yang dikeluarkan pada 11 September 2019 ini merupakan Keputusan Gubernur Jawa Tengah Nomor 550/37 Tahun 2019 tentang Izin Pengoprasian Pelabuhan Pengumpan Regional Legonbajak di Kabupaten Jepara Provinsi Jawa Tengah Kepada Penyelenggara Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Karimunjawa.

Surat keputusan tersebut menetapkan kesatu, memberikan izin pengoperasian pelabuhan pengumpan regional di Kabupaten Jepara Provinsi Jawa Tengah Kepada Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Karimunjawa, dengan data fasilitas sebagai berikut, dermaga *type Jetty*, ukuran 77 m x 10 m, trestle 147,8 m x 6 m, konstruksi beton, causeway 68 m x 6 m, kedalaman -8 m LWS, peruntukan Sandar/ tambat kapal 6000 GT. Kedua, menaati beberapa ketentuan seperti peraturan yang berlaku, pemeliharaan sarana bantu navigasi, alur pelayaran, kolam pelabuhan, dan fasilitas yang diperlukan untuk kelancaran arus lalu lintas kapal, kelengkapan fasilitas dengan penampungan limbah, serta bertanggung jawab dan melaporkan kegiatan operasional kepada pemerintah provinsi. Ketiga, bekerjasama atas dengan instansi yang terkait dalam lingkup kewilayahan kepulauan Karimunjawa.

viii. Surat Rekomendasi PT. PELNI

PT. PELNI merupakan instansi yang bekerjasama dengan UPP Karimunjawa terkait uji coba keberhasilan pembangunan Legonbajak. PT. PELNI menguji uji kelayakan sandar kapal sesuai spesifikasinya.

Kebijakan pembangunan pelabuhan tersebut melalui beberapa proses tertulis yang menghubungkan beberapa pihak kelembagaan, hal tersebut merupakan interaksi birokrasi sesuai dengan normanya. Proses tahapan tertulis tersebut membuktikan bahwa hubungan kelembagaan secara formal bersifat sistematis dan hierarkhis.

Melihat dari uraian tersebut dapat diketahui bahwa Kebijakan Pembangunan Pelabuhan Legonbajak tahun 2017 tidak hanya menimbang faktor utama dari permasalahan yang terjadi. beberapa poin penting yang dapat diambil, bahwa pembangunan merupakan upaya meningkatkan kapabilitas struktur yang membutuhkan dana besar. sehingga dampak dan pengaruh yang dihitung seharusnya sesuai dengan pengeluaran yang dibutuhkan, artinya, pembangunan pelabuhan Legonbajak dibangun berdasarkan keuntungan publik yang lebih luas, yakni meningkatkan pertumbuhan ekonomi kewilayahan. Selain itu, suatu kebijakan tidak hanya disusun secara sepihak, walaupun merupakan agenda pemerintahan, namun membutuhkan usulan dan alternatif solusi dari perhitungan yang tepat yang melibatkan ahli pada bidang analisis, yang mana ditunjukkan dari proses yang berlangsung bahwa kebijakan RIP Karimunjawa tidak terlepas dari keterlibatan swasta sebagai konsultan yang memiliki kemampuan pada bidangnya.

### **3. Peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam kebijakan pembangunan pelabuhan Legonbajak Karimunjawa tahun 2017**

UPP Karimunjawa merupakan unit penyelenggara pelabuhan yang positioningnya merupakan sebagai lembaga teknis dalam kelembagaan Kementerian Perhubungan. RIP merupakan kebijakan yang mana merupakan bagian dari aspek kelembagaan secara politis, tentu hal ini berbeda pemaknaan

bagaimana UPP Karimunjawa dapat memiliki kewenangan terhadap kebijakan ini dengan melihat secara structural bahwa UPP adalah lembaga birokrasi yang bekerja berdasarkan tupoksi yang telah ditetapkan dalam peraturan, sehingga kita perlu memahami bahwa terdapat keterkaitan antara jabatan politis dan jabatan birokrasi terhadap kebijakan. Hubungan ini juga menjelaskan bagaimana gap yang terjadi pada latar belakang yang telah dijelaskan bahwa bagaimana proses yang terjadi antara jabatan politis dan birokrasi dalam suatu pembangunan yang mana merupakan salah satu agenda politik pemerintahan Jokowi- JK.

Koordinasi terbagi menjadi dua dalam hasil penelitian ini, yang pertama fungsi koordinasi Kantor UPP Kelas III Karimunjawa secara umum yang mencakup struktur secara kelembagaan, peraturan terkait, tugas dan kewajiban, kewenangan, norma lembaga, dan keanggotaan kantor. Uraian koordinasi secara umum menjadi landasan dasar bagi jalan berpikir mengenai koordinasi yang akan dilaksanakan pada koordinasi terhadap kebijakan RIP Karimunjawa tahun 2017 pada pembangunan Legonbajak. Selanjutnya uraian yang menjadi poin penting yakni pada peran koordinasi UPP Kelas III Karimunjawa dalam proses kebijakan RIP Karimunjawa. Proses koordinasi peran kantor UPP Kelas III Karimunjawa tidak terlepas dari analisis teori pada kebijakan publik, yakni dalam pandangan secara sistematis model proses kebijakan publik.

Koordinasi secara umum, berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 74 tahun 2018 yang telah mengalami revisi dari peraturan sebelumnya tentang Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut bahwa UPP merupakan unit pelaksanaan teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang telah ditetapkan berdasarkan kriteria tertentu sebagai standar persyaratan menentukan kelas kantor unit penyelenggara.

Kelas III Kantor pada kantor UPP ditentukan sesuai tugas dan kewajiban yang berdasarkan unsur pokok yakni, kunjungan kapal, jumlah tonase kapal yang bersandar, arus komoditas, jenis komoditas, arus penumpang, Luas dermaga, Terminal penumpang, kedalaman kolam pelabuhan dan unsur lainnya pada penyelenggaraan pelabuhan.

Tugas yang diamanatkan dalam Peraturan Menteri Nomor 77 tahun 2018 perubahan dari Keputusan Menteri Nomor 62 tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yakni sebagai unit yang melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan di sekitar lingkungan wilayah kerja Karimunjawa, sekaigus sebagai penyedia jasa pelayanan kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial.

Tentang tugas keseharian Sutarto dalam wawancara menjelaskan.

“DiUPP kan ada beberapa bidang, sebenarnya pun sesuai dengan nama bidangnya, kalau kesyahbandaran, ya berarti tentang perkapalan, kalau sarpras yang berarti tentang sarana prasarana penunjang pekerjaan kita, termasuk faspel yang ada di RIP itu sarpras harus tau kebutuhannya apa saja. Kalau TU lebih keurusan adminitrasi yang pokoknya lembaran-lembaran surat atau kertas itu kita yang urus”

Fungsi kantor UPP Kelas III Karimunjawa secara hukum meliputi sebagai berikut.

- i. Penyiapan bahan penyusunan RIP (Rencana Induk Pelabuhan ) serta DLKr (Daerah Lingkungan Kerja) dan DLKp (Daerah Lingkungan Kepentingan)
- ii. Penyediaan dan pemeliharaan bangunan penunjang pelabuhan seperti penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana navigasi pelayaran.
- iii. Penjamin kelancaran arus barang, dan penumpang
- iv. Penyedia jasa pelayanan kepelabuhanan

- v. Pengaturan, pengendalian, dan pengawasan segala bentuk usaha pada lingkungan kerja
- vi. Penyedia fasilitas penunjang
- vii. Pemelihara kelestarian lingkungan pelabuhan
- viii. Penyiapan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelabuhan
- ix. Pengelola Urusan Tatausaha, kepegawaian, dan keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.

Secara hierarki pelabuhan, UPP Kelas III Karimunjawa merupakan unit bekerja sebagai pelabuhan pengumpan regional. Seperti yang dijelaskan Sutarto.

“Kita kan kelas III maksudnya kalau dalam pertauran itu kan disesuaikan kapal, jarak, dan intensitas aktivitas pelabuhan, jadi kapal- kapal disini kalau kata kita termasuk kapal kecil, pelayaran regular paling jauh saja dari semarang, walaupun ada juga kapal besar yang biasanya masuk, nah itu disitu tugas kita untuk mengarahkan”

Tugas dan fungsi pengumpan Regional pada UPP Kelas III Karimunjawa ditetapkan hingga tahun 2030. Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 414 Tahun 2013 bahwa pelabuhan pengumpan regional memiliki kriteria sebagai berikut.

- i. Berpedoman pada tata ruang wilayah provinsi, dan pemerataan pembangunannya.
- ii. Berpedoman pada tata ruang kabupaten/kota, dan pemerataan pembangunannya.
- iii. Terikat dengan pusat pertumbuhan ekonomi secara wilayah provinsi.
- iv. Berperan sebagai pengumpan terhadap pelabuhan pengumpul dan pelabuhan utama.

- v. Berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang.
- vi. Berperan melayani angkutan laut antar provinsi dan kabupaten/kota.
- vii. Berada pada dekat jalur pelayaran antar pulau sekitar jarak 25 mil.
- viii. Memiliki kedalaman maksimal pelabuhan -7 m-LWS
- ix. Memiliki panjang pelabuhan maksimal 120 m
- x. Memiliki jarak antar pelabuhan pengumpan regional antara 20-50 mil.

Dengan kriteria tersebut maka penyusunan RIP yang merupakan kewenangan dan tugas dari UPP Kelas III Karimunjawa berdasarkan hierarkhis pembangunan yang disesuaikan RTRW Provinsi Jawa Tengah dan Kabupaten Jepara, sehingga koordinasi yang terlibat secara hierarkhis mempertimbangkan segala ketentuan dan unsur yang ada diwilayah administrasi pembangunan Jawa Tengah dan Kabupaten Jepara. Sutarto mengatakan dalam wawancara.

“Iya kita punya pusat, jadi ya itu kenapa anggaran pembangunan besar, yang utama kita punya pusat sehingga harus menyesuaikan peta pengembangan pusat, untuk RIP sendiri ditarik diprovinsi karna ada aturannya yang menjelaskan seperti itu”

Bentuk dan skema kerjasama dijabarkan dalam koordinasi kebijakan secara teori model proses kebijakan publik.

Koordinasi dan Peran UPP Kelas III Karimunjawa pada kebijakan RIP Karimunjawa dijelaskan sebagai berikut. Legonbajak merupakan pelabuhan yang memiliki kriteria pembangunan yang disesuaikan dengan kebutuhan dan pemecahan masalah pada tahun 2008 akibat kondisi terisolasinya wilayah Karimunjawa dikarenakan faktor alam, yakni gelombang besar air laut. Pada tahun berikutnya dilaksanakan kunjungan kerja Gubernur ke wilayah lingkungan kepulauan Karimunjawa, adanya aduan dan masalah tersebut, Gubernur merespon dengan diusulkannya kebijakan pembangunan pelabuhan. Sutarto menjelaskan lebih awal saat penelitian.

“Ya tahun 2008 itu, memang sudah lama kita usulkan itu juga karna respon Gubernur waktu kunjungan kerja ditahun setelah ada kasus isolasi itu, ya memang cukup panjang, karna prosesnya, karna faktor lokasi juga, karna harus kerjasama juga. tapi memang harus ada pembangunan, satu karna memang dikhawatirkan terjadi lagi, kedua sebagai peningkatan wilayah Karimunjawa”

Pembangunan Pelabuhan ditujukan untuk meningkatkan kapabilitas pelabuhan yang merupakan fasilitas dan kebutuhan akses transportasi utama dan ideal menuju daerah Kepulauan Karimunjawa pada kondisi-kondisi tertentu cuaca buruk. Adanya respon dan usulan pembangunan maka birokrasi terkait yakni kantor UPP Kelas III Karimunjawa membentuk, melakukan kajian, dan menyusun rancangan dari pembangunan tersebut.

Proses Identifikasi masalah, permasalahan dari cuaca merupakan faktor utama dan yang paling sering setiap tahunnya yang dapat mengakibatkan keterhambatan pada proses pelayaran yang menjadi akses jalur utama Karimunjawa. Identifikasi pada tingkat pemmasalahan secara inti berawal dari analisis cuaca yang dapat mengakibatkan keterganggunya kebutuhan dan peningkatan pertumbuhan masyarakat. Komoditi utama masyarakat Karimunjawa merupakan pemanfaatan dari unsur lingkungan laut Karimunjawa, seperti nelayan, pariwisata, dan perhotelan. ketika adanya cuaca buruk ketidakseimbangan terjadi di daerah Kerimunjawa, terganggunya transportasi laut akibat gelombang besar laut menjadi mobilisasi dari pulau ke pulau tidak dapat dijangkau. Identifikasi tersebut kemudian menjadi dasar dari pembangunan, adapun identifikasi secara kebijakan meliputi pertimbangan dari rencana pengembangan. dan peningkatan pertumbuhan. Ketika adanya faktor lingkungan yang menghambat pertumbuhan dan perkembangan maka pembangunan yang dilakukan mempertimbangkan hal tersebut agar tercapai tujuan secara tepat. Sehingga pembangunan ini secara identifikasi masalah mempertimbangkan tujuan secara menyeluruh untuk meningkatkan pertumbuhan penduduk dan pengembangan wilayah. Identifikasi menggunakan

analisa yang tercantum dalam prosedur proyeksi dengan menggunakan prediksi perhitungan. Langkah-langkah tersebut diantaranya

- i. Jumlah kunjungan kapal
- ii. Dimensi kapal yang berlabuh, meliputi tonase dan LOA
- iii. Catatan waktu, dinamika, pada pelabuhan
- iv. Jumlah Penumpang dan barang

Karna cuaca tersebut dapat dilewati dengan menggunakan Kapal yang memiliki tonase cukup besar sekitar 1200 GT, maka Pembangunan disesuaikan dengan langkah-langkah tersebut.

Identifikasi masalah yang telah dianalisis oleh UPP Karimunjawa kemudian diusulkan ke Rapat Anggaran Tahunan baru pada tahun berikutnya (2013) dan dikerjakan pada 2014, hal ini disesuaikan dengan kondisi eksesting tahapan pembangunan yang ada sebelumnya. Rapat Anggaran Tahunan pada Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menyetujui adanya pembangunan dengan kemudian menyusun RIP sebagai dasar pembangunan., dengan demikian kantor UPP Kelas III Karimunjawa sebagai penyelenggara teknis pelabuhan di Karimunjawa memiliki kewenangan dalam penyusunan, pengumpulan, dan peninjauan informasi, data, dan pengawasan kebijakan yang akan dilangsungkan. Sutarto menjelaskan

”ya memang kita yang harus buat, satu, itu ada diperaturan, kedua, karna itu terjadi diwilayah kita, jadi data rancangan RIP sebelumnya itu kita buka kembali kita kaji, dan disesuaikan”

“Banyak pihak. ya banyak pihak yang terlibat, pertama yang terlibat secara langsung, kaya konsultan itu kan harus buat perjanjian, perhitungan, pelaksanaan sama kita. kedua, sebelum kita bangun waktu rancangan pun kita menyurati, pemberitahuan ke BTN, Kecamatan, Perikanan, ya yang ada disekitar kita ini (lembaga di karimunjawa) sifatnya pemberitahuan ya”



Rancangan pembentukan RIP tidak hanya disusun secara independen oleh UPP Karimunjawa, diantaranya yang terlibat dari proses penyusunan rancangan diantaranya sebagai berikut.

- i. Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan
- ii. Dinas Perhubungan Jawa Tengah
- iii. Pemerintah Provinsi Jawa Tengah
- iv. Dinas Kominfo Jawa Tengah
- v. Dinas Pemuda, Olahraga, Pariwisata Provinsi Jawa Tengah
- vi. Pemerintah Daerah Kabupaten Jepara
- vii. Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara
- viii. Konsultan PT. Sarana Antar Nusa Perekayasa Detailed Engginering Design (DED) (konsultan anggaran pembangunan)
- ix. Konsultan RIP PT. Bina Sarana Ekatama (konsultan pembangunan)
- x. PT. Dian Sentosa
- xi. AMDAL (konsultan lingkungan)
- xii. Kecamatan Karimunjawa

Kantor UPP Kelas III Karimunjawa dengan Direktorat Jendral Perhubungan Laut (ditjenhubla) merupakan hubungan formal secara hierarkhis struktur kelembagaan pada kementerian perhubungan. Kantor UPP Kelas III Karimunjawa mengusulkan, dan menerima perintah dan solusi dari ditjen hubla dalam upaya pembangunan pelabuhan Legonbajak. Keputusan pada kebijakan yang harus dilaksanakan dan tidak merupakan kewenangan dari ditjen hubla, namun dalam hal ini, sejak UPP Karimunjawa melakukan tugas dan kewenangan dalam RIP Karimunjawa, banyak usulan dan masukan yang diberikan dari ditjen

hubla, khususnya dalam kelengkapan data pembangunan, data kerjasama, dan pengusulan kontrak. Beberapa keputusan yang dibuat oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut diantaranya

- i. Prinsip optimalisasi Pelabuhan Legonbajak antara pelabuhan penyebrangan yang terkait, dengan tujuan mendukung konektivitas yang sesuai prinsip dasar perhubungan.
- ii. Memberikan usulan dalam meninjau pengoperasian.
- iii. Memberikan usulan dalam mempertimbangkan faktor-faktor yang terkait, seperti area putar kapal, Tug Boat, Fender, SBNP (sarana bantu navigasi kapal), kondisi bahaya navigasi.
- iv. Memberikan usulan terhadap faktor tidak langsung disekitar, seperti dampak sosial, perkembangan dan pertumbuhan pelayaran, konektivitas transportasi yang tersedia

Kantor UPP Karimunjawa dengan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, merupakan hubungan secara hierarkhis struktur kelembagaan pada kementrian perhubungan, memeiliki posisi yang sama dengan ditjen hubla, namun pada tingkat kerja wilayah provinsi sehingga disesuaikan dengan sistem dan kebutuhan pembangunan yang berlaku pada tingkat provinsi. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah memiliki fungsi dalam pendisiplinan peraturan yang berlaku dan memberikan masukan terhadap data-data yang diperlukan dari pembangunan. Selain itu, Dishub Provinsi Jawa Tengah memiliki fungsi dalam peninjauan untuk tercapainya dan penilaian terhadap pembangunan yang meliputi fasilitas, sarana prasarana, pengusulan uji sandar, dan evaluasi lainnya.

Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dengan kantor UPP Karimunjawa, yakni merupakan wilayah lingkup kerja secara adminitrasi yang ada di

Provinsi Jawa Tengah, keduanya memiliki fungsi dan kerjasama dalam tujuan meningkatkan pertumbuhan Provinsi Jawa Tengah. Adanya usulan dari UPP Karimunjawa dalam pembangunan tentu mempertimbangkan kegiatan prioritas yang dilakukan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah. Usulan RIP Karimunjawa kemudian dapat dianggarkan dalam Usulan Kegiatan Pembangunan Sektor Transportasi di Jawa Tengah yang Dibiayai Melalui APBN TA 2016 dan APBN TA 2017. Hal tersebut berjalan secara administrasi pemerintah Provinsi Jawa Tengah yang disesuaikan dengan RTRW Jawa Tengah, yang kemudian disusun oleh UPP Karimunjawa dengan mengambil data yang terkait pembangunan. Usulan UPP Karimunjawa terhadap pembangunan yang kemudian mengusulkan Rancangan RIP pada tahun 2014 mengubah kegiatan prioritas Provinsi Jawa Tengah yang diusulkan pada tahun 2015 dengan estimate engineering hasil studi DED hingga anggaran sebesar Rp. 30.800.000.000. Selain itu, Pemerintah Provinsi mengeluarkan RIP Karimunjawa pada Peraturan Gubernur Nomor 10 tahun 2017 tentang RIP Karimunjawa sebagai dasar pelaksanaan pembangunan.

Dinas Kominfo Provinsi Jawa Tengah dengan UPP Karimunjawa melakukan kerjasama dalam mendukung fasilitas pelabuhan, diantaranya sarana telokomunikasi pelabuhan. Dinas Kominfo Provinsi Jateng kemudian membantu koordinasi dengan PT. Telkomsel untuk memperkuat sinyal jaringan internet pada 2 tower Base Transmitter Station guna mendukung kelancaran penjualan ticket, check in penumpang online, dan komunikasi lainnya dengan mempertimbangkan lokasi yang berdekatan dengan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandara Dewadaru.

Dinas Pemuda, Olahraga, dan Pariwisata Provinsi Jawa Tengah dengan UPP Karimunjawa, memiliki hubungan yang terkait namun secara tidak langsung, pihak UPP Karimunjawa menjelaskan bahwa peran dari

Disporapar Jateng merupayakan lanjutan dari kebijakan yang mana lebih membantu stimulus peningkatan fungsi pelabuhan yang digunakan sebagai pendorong peningkatan wisatawan. Disporapar secara sistem kebijakan masih memiliki peran penting demi tercapainya peningkatan dari pertumbuhan yang mana tujuan dari kebijakan ini, sehingga hasil dari peningkatan tersebut membawa dampak bagi masyarakat Karimunjawa, yang dimulai dari pembangunan akses transportasi laut ini.

Pemerintah Daerah Kabupaten Jepara dengan UPP Karimunjawa, merupakan hubungan secara administrasi kewilayahan, UPP Karimunjawa mengumpulkan data dan mengajukan rekomendasi pembangunan kepada Pemerintah Kabupaten Jepara, hal ini dimaksudkan agar pembangunan tetap berlandaskan pada pengembangan tata ruang dan wilayah Kabupaten Jepara, sehingga pembangunan tetap berada pada prinsipnya, dengan mendorong pertumbuhan penduduk, meningkatkan kesejahteraan, dan melestarikan lingkungan. Bupati Jepara memberikan izin permohonan pengesahan RIP Karimunjawa pada 31 Januari 2016 yang mana menyesuaikan dengan RTRW Kabupaten Jepara tahun 2011-2031 pada pasal 12, bahwa Pelabuhan Karimunjawa dapat dikembangkan menjadi pelabuhan pengumpan skala regional.

Dishub Kabupaten Jepara dengan UPP Karimunjawa memiliki hubungan secara structural lembaga yang saling terkait dalam fungsi pelabuhan. Pelabuhan Karimunjawa, merupakan penyebrangan yang salah satunya menghubungkan antara pelabuhan Karimunjawa dengan Pelabuhan Jepara sesuai DLKr dan DLKp, pemberitahuan adanya pembangunan pada pelabuhan Karimunjawa tentunya menjadi informasi penting bagi Dishub Kabupaten Jepara agar tidak terjadi suatu kesalahpahaman terutama terhadap pelaksanaan pelayaran yang berlangsung. UPP Karimunjawa dengan adanya pembangunan ini pula telah membantu meningkatkan pelayaran yang ada dengan menambah

kapasitas pelabuhan sehingga kapal penyebrangan dari Jepara memiliki opsi kelayakan sandar terhadap pelabuhan jika dikemudian terdapat gangguan operasi pada pelabuhan Jepara.

Konsultan Detail Engginering Design pada RIP Karimunjawa PT. PT. Sarana Antar Nusa Perekayasa Detailed Engginering Design (DED) merupakan konsultan anggaran pembangunan yang membantu UPP Karimunjawa dalam menganalisis jumlah, data, informasi keungan dan penyesuaian keungan, serta manajemen resiko keungan dari pembangunan Legonbajak, Konsultan dalam perhitungan dimaksudkan sebagai kajian ilmiah dari kebijakan guna mengefektifkan dan mengefisiensikan penggunaan biaya yang ada, dalam prosesnya terdapat suatu kendala yang terkait dari anggaran RIP Karimunjawa yang dimiliki oleh UPP Karimunjawa. Namun, sebagai konsultan, PT. Sarana Antar Nusa memberikan alternative solusi dengan upaya pendanaan secara subsidi dan pembantuan pusat dan daerah, sehingga menutupi kekurangan anggaran. Skema yang dijalankan menjadi solusi dari RIP Karimunjawa, dan dalam perencanaan anggaran tersebut, terdapat konsekuensi target yang diberikan agar pengeluaran besar seimbang dengan pendapatan dan peningkatan pertumbuhan ekonomi. skema kerjasama pendanaan dan rumus perhitungan sebagaimana diuraikan dalam RIP Kaarimunjawa sebelumnya.

Konsultan RIP PT. Bina Sarana Ekatama (konsultan pembangunan) dengan UPP Karimunjawa memiliki kesinambungan informasi dan perencanaan dalam pembangunan, PT. Bina Sarana Ekatama sebagai konsultan yakni memiliki fungsi dalam upaya alternative dari pembangunan yang dapat diimplementasikan pada pelabuhan Legonbajak. Kebutuhan sarana, prasarana, pemetaan gedung, dan pemetaan fasilitas pendukung pelabuhan dihitung dan disarankan secara kajian ilmiah. Upaya konsultan disini untuk memberikan alternative

pembangunan yang sesuai dan meminimalkan resiko dengan memperhatikan unsur keselamatan, konservasi lingkungan, dan tercapainya pembangunan yang mendukung pertumbuhan ekonomi. Rekomendasi PT. Bina Ekatama terhadap pembantuan pembangunan kepada UPP Karimunjawa merupakan usulan dari Ditjen hubla, dengan sistem lelang.

PT. Dian Sentosa dengan kantor UPP Karimunjawa, yakni hubungannya dengan implementasi terhadap pembangunan yang akan dilangsungkan. PT Dian Sentosa memiliki kontrak kerja yang semula dari lelang yang dilakukan oleh unit navigasi dan pengadaan Dishub provinsi Jateng. PT. Dian Sentosa secara langsung dan menyurat mengadakan perjanjian kontrak kerja dan komitmen terhadap PPK (pejabat pembuat komitmen) yakni kantor UPP Karimunjawa. Pembangunan dilakukan sesuai dengan RIP yang telah disahkan. Adapun poin perjanjian kontrak sebagai berikut.

- i. Kontrak ditanda tangani pada hari Jum'at, 16 Juni 2017
- ii. PPK telah menyepakati segala keterangan untuk menyediakan pekerjaan konstruksi
- iii. Penyedia (PT. Dian Sentosa) dinyatakan memiliki keahlian professional, personil, dan sumber daya teknis.
- iv. Pihak yang terlibat dalam pekerjaan kontruksi bertanda tangan dan menyetujui kontrak
- v. Memberikan hak-hak antar pihak seperti, pendampingan oleh advokat, menandatangani setelah memeriksa dan meniliti secara keseluruhan, memahami kontrak, mendapatkan kesempatan yang memadai untuk memeriksa.

AMDAL, Balai Taman Nasional Karimunjawa, dengan UPP Karimunjawa memiliki interaksi kelembagaan yang hampir sama dengan dengan dishub Kabupaten Jepara yakni dalam pembertitahuan pembangunan yang direkomendasikan. Selain itu, AMDAL membantu perhitungan secara lingkungan terhadap kelayakan pembangunan, AMDAL dan BTN Karimunjawa, memberikan batasan terhadap pembangunan dan upaya pencegahan, dan resiko berdasarkan konservasi lingkungan Karimunjawa. Demikian dari penjelasan AMDAL dan BTN Karimunjawa upaya pembangunan pelabuhan Legonbajak harus mendukung upaya kelestarian, dan memperhatikan resiko dalam jangka panjang terhadap pembangunan, serta memberikan batasan dan sanksi tegas terhadap bentuk pelanggaran dan perusakan.

Kecamatan Karimunjawa, masyarakat karimunjawa dengan UPP Karimunjawa, dalam hal ini pembangunan dikomunikasikan secara menyeluruh terhadap masyarakat, yang pertama bahwa mengingatkan pembangunan ini merupakan bentuk solusi dari masalah isolasi yang terjadi setiap tahunnya pada Kepulauan Karimunjawa, sehingga adanya pembangunan pelabuhan dapat meberikan solusi dari akses masuk wilayah Kepulauan Karimunjawa yang memudahkan dan memenuhi kebutuhan masyarakat. Keduam memperhatikan faktor jangka panjang bahwa dengan pembangunan ini merupakan berpihak kepada masyarakat dengan memberikan jangka panjang terhadap proses pertumbuhan dengan mengembang sektor pariwisata dan sektor lainnya yang dapat diinovasikan. Ketiga, memberikan perhatian dan pengawasan terhadap pembangunan ini dari elemen masyarakat untuk menunjang keberhasilan dan menghindari resiko dari kerusakan alam yang berpengaruh terhadap masyarakat, ataupun alam itu sendiri. Sosialisasi dilakukan sebelum pembangunan ini dilaksanakan dengan sistem secara kelembagaan masyarakat, dari tingkat kecamatan, Kelurahan Kemujan, Rt/Rw terkait,

masyarakat kemujan, biro jasa laut, dan elemen masyarakat lainnya secara bertahap.

Koordinasi dari rancangan RIP menempuh waktu yang sangat panjang, secara efektifitas birokrasi, UPP Karimunjawa menjalankan koordinasi secara etika birokrasi, dengan memperhatikan, keamanan, humamisme, transparan, dan pelayanan terpadu. Banyak masukan yang diterima baik dari kritik positif dan membangun atau kritik negative yang menunjukkan ketidaksetujuan pembangunan. Namun hal tersebut dapat diupayakan jalan keluarnya dengan musyawarah yang dilakukan secara kekeluargaan.

Pelaksanaan RIP dikerjakan pada tahun 2017 , yang kemudian selesai pada tahun 2018 awal. Proses pelaksanaan dikerjakan oleh pihak ketiga dari PT. Dian Santosa, dengan pengawasan dan pendisiplinan oleh UPP Karimunjawa dan badan pengawas dari kelembagaan kementerian perhubungan. PT. Dian Santosa mengerjakan pembangunan secara perjanjian tertulis dengan UPP Karimunjawa yang tercantum pada Masterplan Pembangunan Pelabuhan Legon Bajak RIP Karimunjawa tahun 2016. Pekerja yang dilibatkan dalam pembangunan tidak hanya dari PT. Dian Santosa, namun melibatkan pekerja berat yang ada di Karimunjawa, sehingga membantu penyerapan tenaga kerja yang ada di Karimunjawa.

Pendisiplinan dan pengendalian yang dilakukan UPP Karimunjawa terdapat 2 kriteria, yakni pendisiplinan secara adminitrasi dan pendisiplinan sumber daya. Selain itu dapat digolongkan menjadi 2 pengendalian, yakni pengendalian internal (Kelembagaan kemenhub), dan pengendalian eksternal (intansi dan lembaga diluar kemenhub yang terlibat).

Pendisiplinan secara adminitrasi merupakan pendisiplinan dengan mengatur dan mengelolan surat dan dokumen yang terkait, baik masuk



ataupun keluar. administrasi berupa penyuratan dimulai sejak adanya usulan pada rapat kerja anggaran tahunan yang dilakukan UPP Karimunjawa dengan Ditjen Hubla. Berikut uraian dari proses pendisiplinan dan pengendalian kantor UPP Kelas III Karimunjawa dalam kebijakan pembangunan pelabuhan Legonbajak tahun 2017.

Pendisiplinan secara administrasi, merupakan upaya pengaturan, pengelolaan proses runtutan atau tahapan kebijakan yang dibuktikan secara tertulis melalui surat. Tahapan awal dari pendisiplinan administrasi sejak dimulainya pengaturan rancangan anggaran pada rapat tahunan kerja periode tahun 2014. Dalam pendisiplinan yang diajukan dari Ditjen Hubla, bentuk keputusan sesuai administrasi menjelaskan bahwa pembangunan seharusnya dilakukan oleh Ditjen Hubla yang mana mempertimbangkan nilai manfaat bagi masyarakat dan memiliki sinergitas dengan stakeholder pada wilayah tersebut untuk dapat dioperasikan dalam rangka memberikan pelayanan optimal transportasi bagi masyarakat, dengan tujuan meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat, khususnya masyarakat Karimunjawa. Kutipan pada hasil rapat kerja dibuat secara universal dengan kalimat “meningkatkan pertumbuhan dan kesejahteraan” dan menekankan secara khusus materi “khususnya masyarakat Karimunjawa” yang mana dimaksudkan dalam konteks problem yang terjadi pada saat terjadinya isolasi kepulauan Karimunjawa akibat kondisi cuaca. Dari Rencana Kerja Periode tahun 2014 tersebut maka komunikasi kerja dan proses kegiatan penyusunan dilakukan dengan pembuktian surat perjalanan dinas. Mengacu pada Surat Perjalanan Dinas beberapa poin penting komunikasi birokrasi yang memuat tentang.

- i. Koordinasi dengan perencanaan sektoral masing-masing moda transportasi (PT. PELNI), instansi terkait (Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, Dishub Jateng. Diskominfo Jateng, Disporapar Jateng,

- Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pemerintah Kabupaten Jepara, dan Dishub Kabupaten Jepara), dan penyelenggara pelabuhan (KSOP Kelas I Taanjung Emas, UPP Kelas II Kabupaten Jepara)
- ii. Pedoman tentang perencanaan pembangunan dan pengembangan pelabuhan ( Rencana Induk Pelabuhan Nasional (Kepmen), Rencana Induk Pelabuhan (pergub), studi AMDAL, Detail Enggining Design, RTRW Provinsi Jateng, RTRW Kabupaten Jepara)
  - iii. Komunikasi dan kerjasama dengan badan usaha (PT. PELNI, PT. Dian Santosa, dan PT. Sarana Bina Ekatama)

Dari ketiga poin diatas terdapat banyak surat masuk dan keluar yang diterbitkan guna komunikasi formal secara birokrasi oleh pihak-pihak yang telah disebutkan diatas. Untuk menjaga keteraturan atau pendisiplinan surat masuk dan keluar dari pihak pihak tersebut disusunlah SPD dengan pengaturan sebagai berikut

- i. Surat Tugas yang diterbitkan diatur berdasarkan urutan penetapan waktu pelaksanaan perjalanan dinas/penugasan secara rinci.
- ii. Pendisiplinan urutan nomor SPD
- iii. Pendisiplinan kwitansi dan nota terkait (bill hotel, dan tiket pesawat)
- iv. Pendisiplinan kelengkapan arsip dan dokumen administrasi perjalanan dinas

Beberapa adminitrasi yang dihasilkan sebagai landasan dari pembangunan pelabuhan Legonbajak tahun 2017 yakni sebagai berikut.

- i. Peraturan Presiden Nomor 56 tahun 2011 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Bidang Usaha dalam Pembangunan Infrastruktur
- ii. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 83 tahun 2010 tentang Panduan Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi
- iii. Peraturan Pemerintah Nomor 50 tahun 2007 tentang Tata Cara Kerjasama Daerah
- iv. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 414 tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional
- v. Surat Gubernur Jawa Tengah 550/ 0004437 Usulan Kegiatan Pembangunan Sektor Transportasi di Jateng yang Dibiayai Melalui APBNP TA 2016 dan APBN TA 2017
- vi. Peraturan Gubernur Nomor 10 Tahun 2017 Tentang Rencana Induk Pelabuhan
- vii. Surat masuk PT. PELNI 02.14/01/S/104/2020 Tentang usulan-usulan fasilitas pelabuhan Legonbajak Karimunjava
- viii. Surat Bupati Jepara Nomor 650/ 0666 tentang Pengesahan dan Rekomendasi Tata Ruang

Pendisiplinan SDM (sumber daya manusia) terkait dalam pembangunan pelabuhan Legonbajak tahun 2017 memiliki artian dalam mengelola dan mengatur sumber daya pegawai terkait pembangunan sesuai fungsi dan secara optimal untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

SDM diartikan sebagai para pegawai kantor UPP Karimunjava. Pegawai kantor UPP Karimunjava terdiri dari ASN (aparatur sipil negara) dan pegawai honorer. Secara kebijaksanaan,

RIP Karimunjawa tahun 2017 lebih diperankan oleh pegawai ASN, namun dalam pembantuan lapangan banyak mengalami kekurangan tenaga kerja dalam mengelola dan melaksanakan kebijakan, sehingga dibantu dengan pegawai honorer yang mana tidak sesuai dengan tugas utamanya. Namun, pegawai ASN menjelaskan bahwa penugasan tersebut tidak bertentangan dengan norma kerja dan tetap disesuaikan secara fungsinya guna efektifitas dan efesiensi kebijakan.

Pegawai kantor UPP Karimunjawa beranggotakan sebagai berikut.

No	Nama	Jabatan	Peran pada RIP
1	Hendrik K	Pembina	Pembina/ kepala
2	Noor Khoir	Penata	Kepala TU
3	Sutarto	Penata Muda Tk.I	Bendahara
4	Pramono	Penata Muda Tk.I	Kepala Sarana prasarana
5	Sunu R	Penata Muda	Peninjau Lapangan
6	Agus P	Pengatur Tk.I	Peninjau Lapangan
7	Dhona Suci Y	Pengatur Tk.I	Sekretaris
8	Nurwayono	Pengatur	Peninjau Lapangan
9	Sigit W	Pengatur	Peninjau Lapangan
10	Siti Irliana I	Pengatur	Peninjau Lapangan
11	Elka Himan	Pengatur Muda Tk.I	Bendahara
12	Ahmadyun Ryan	Honorer	Pembantuan Lapangan
13	Luthfi Bazahir	Honorer	Pembantuan Lapangan
14	Dewi Ira	Honorer	Pembantuan Lapangan
15	Nila Sari	Honorer	Pembantuan Lapangan
16	Anton Risman	Honorer	Pembantuan Lapangan

17	Azi Kamarudin	Honorer	Pembantuan Lapangan
----	---------------	---------	---------------------

Tabel 4.17. Data pegawai UPP  
Karimunjawa pada RIP Karimunjawa

Banyak kerjasama yang terjadi, pertemuan rapat, koordinasi, dan masukan dari berbagai pihak. Pengaturan sumber daya disesuaikan secara hati-hati, agar tidak terjadi *job bornout*. Penuturan dari pihak kantor UPP Karimunjawa mengatur sedemikian rupa agar tugas dikerjakan sesuai dengan kapabilitas pegawai. pertemuan, rapat. dan koordinasi dilakukan oleh kepala kantor UPP Karimunjawa pak Hendrik, Bendahara kantor UPP Karimunjawa Sutarto, dan Sekretaris Dhona Suci, serta beberapa tenaga honorer seperti Mas Luthfi Bazahir dan Ahmadyun Ryan, pihak tersebut lebih banyak berkoordinasi secara vertical, dengan artian banyak mengunjungi rapat yang dilakukan di luar kota, dan kerjasama pihak ketiga, dan tidak lepas dari fungsi koordinasi horizontal (secara internal).

Beberapa tugas terdapat peninjauan secara lapangan untuk memperoleh data, pemeriksaan, dan survey yang mana dilakukan di tempat utama yakni kepulauan Karimunjawa, dan khususnya wilayah pembangunan pelabuhan Legonbajak. Tugas yang berkaitan dengan hal tersebut lebih banyak dilakukan oleh tim peninjau lapangan, yang membantu mengumpulkan data, informasi, survey, dan perhitungan yang dibutuhkan. Tim oeninjau lapangan bekerjasama dengan tim-tim peneliti, pengawas dan peninjau dari Inspektorat perhubungan, kunjungan kerja pemerintah provinsi/ kabupaten, AMDAL, PT. Dian Santosa, dan PT. Sarana Bina Ekatama.

Saat melakukan tugasnya tim lapangan tidak terlalu menemukan kesulitan, hal ini disebabkan adanya sosialisasi, dan

kerjasama, dan komunikasi yang baik dalam pembangunan ini dengan masyarakat atau lembaga yang ada disekitar wilayah kerja atau pihak ketiga yang terkait. Selain itu, akses jalur dan prasarana yang memadai menunjang kecepatan dalam pelaksanaan kebijakan. Jalan daerah Karimunjawa pada saat pembangunan masih dalam kondisi baik, dan sarana prasarana, seperti kendaraan, alat ukur, dan alat pendukung lainnya masih memadai dan berfungsi. Pembangunan dilakukan pada kondisi cuaca yang baik pula, sehingga dapat meminimalkan kecelakaan dan resiko kerja terjadi.

Berbeda dengan tim peninjau lapangan, hubungan secara vertikal lebih membutuhkan banyak waktu. Pertama, dikarenakan hubungan horizontal tidak bisa berdiri sendiri sedangkan komunikasi yang dilakukan terhambat dengan adanya jarak kepulauan Karimunjawa dengan kelembagaan Kementerian Perhubungan. Kedua, kerjasama melibatkan banyak instansi terkait sedangkan hubungan dan komunikasi yang terjadi masih dilakukan dengan cara pertemuan tatap muka, atau rapat koordinasi secara langsung. terdapat beberapa cara yang dilakukan demi memanfaatkan waktu seefektif dan seefisien mungkin, pertama dengan menempatkan beberapa pegawai yang memiliki hubungan vertikal di daerah kabupaten Jepara atau wilayah yang lebih mudah dijangkau diantara keduanya (Karimunjawa dan pulau Jawa), Kedua, memberikan fasilitas guna mendorong percepatan kerja. Dengan hal tersebut yang telah dilakukan oleh UPP Karimunjawa dapat meminimalkan resiko pemanfaatan waktu lebih. Sutarto menjelaskan,

“ya maka dari itu, saya (Sutarto) sama mas Sendi itu kan di Jepara sama di Kudus kadang kerjanya, ya karna

itu, banyak rapat sama gubernur, Direktorat, Dishub yang memang harus dihadiri”

Setelah adanya dorongan tersebut, walaupun dapat mempercepat proses administrasi, kerjasama, dan koordinasi tahapan secara runtut tetap harus dilewati, sehingga memanfaatkan rentang waktu dari tahun 2014 hingga 2016. Rentang waktu itu, dinilai telah efektif oleh pihak UPP, hal itu disebabkan dengan upaya dorongan percepatan dari pihak Dishubla dan pemerintah Provinsi Jawa Tengah yang mendukung keefektifan dan efisiensi pembangunan agar sesuai dengan tujuan dan tepat sasaran sebelum terjadinya permasalahan yang terulang kembali. Rentang 2 tahun dalam perencanaan dan rancangan telah dilakukan beberapa tindakan prioritas yang mendukung adanya kelancaran dan landasan bagi pembangunan pelabuhan Legonbajak, diantaranya.

- i. Dukungan dan solusi dari Kemenhub dan Dishubla
- ii. Koordinasi, kerjasama, dan skema pembantuan pendanaan dengan pemerintah daerah (Pemprov Jateng, dan Pemkab Jepara)
- iii. Mengeluarkan kegiatan prioritas Pemprov sehingga pembangunan ditarik kepada kewenangan provinsi melalui pengawasan Dishubla guna percepatan dan pemecahan masalah secara kewilayahan
- iv. Percepatan Kerjasama dengan kesepakatan seimbang antara pemerintah dengan pihak ketiga (PT. Dian Santosa, dan PT. Sarana Bina Ekatama)

Pihak yang terkait dalam pembangunan memang melibatkan banyak lembaga dan instansi lainnya, namun hal ini digunakan sebagai upaya mendukung pembangunan yang sesuai tujuan yakni mendukung kepelabuhanan yang efisien, kompetitif, dan responsif

yang mendukung pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah.

Dari uraian diatas kita mengetahui bahwa kantor UPP yang mana merupakan bagian dari birokrasi sebagai unit penyelenggara dapat memiliki fungsi dan kewenangan terhadap kebijakan. Sebagai bagian penyelenggara kantor UPP memiliki sumber daya informasi dan pengetahuan terhadap fakta lapangan, ini yang merupakan penting dari suatu kebijakan yakni melihat suatu permasalahan pada lapangan, dan unsur-unsur yang dapat menjadi penyelesaiannya. Kantor UPP Kelas III Karimunjawa memiliki bagian dari tim teknis, penyedia informasi, dan pengawas implementasi dari kebijakan.

Berikut disajikan hasil penelitian dari tabulasi paradigm birokrasi modern terhadap peran UPP Karimunjawa dalam kebijakan RIP Karimunjawa, yang mana mengutamakan percepatan dan pemanfaatan sumber daya secara tepat sasaran dan tujuan dengan menggunakan dasar-dasar organisasi modern.

No.	Paradigma birokrasi modern	Indikator	Keterangan
1	Pengembangan kelembagaan birokrasi	Pegawai dapat memahami kebijakan sesuai peraturan sehingga implementasi dilakukan secara tahapan yang benar	dibuktikan dengan pendisiplinan administrasi yang lengkap dan urut.
		Penguasaan optimalisasi kerja UPP telah dilakukan secara efektif dan efisien	Optimalisasi internal dilakukan dengan distribusi pegawai



		terhadap RIP Karimunjawa	penempatan pada pulau jawa (Jepara dan Semarang) secara eksternal menggunakan sistem tahapan pembangunan triwulan (3x pemeriksaan) dan kontrak kerja
		Pengembangan gaya kepemimpinan UPP belum diperbarui, dikarenakan pegawai telah mandiri dapat bergerak sesuai fungsi, sehingga kepemimpinan masih bergaya pengawasan dan pengendalian	Pemimpin memberikan intruksi terhadap pegawai, pegawai bergerak sesuai pedoman perencanaan rancangan RIP dan pengawasan pelaksanaan
2	Manajemen Sumber Daya	Sumber daya telah tepat bekerja sesuai fungsi dan kapabilitas keilmuan dan basic kerja pegawai dibidangnya (Tim lapangan, Bendahara, Sekretaris, dan Sarana prasarana)	Kantor UPP Karimunjawa memiliki sumber daya yang sesuai dengan kapabilitas yang dibutuhkan (Teknik perkapalan, Teknik mesin, Sarjana Ekonomi, Sarjana Administrasi Publik, Sarjana Manajemen, dan setingkat di atasnya)

		Kantor UPP Karimunjawa memiliki sumber daya utama dan dukungan/ pembantuan sesuai dengan bidang yang dibutuhkan.	a. Sumber daya dukungan disebut dengan pegawai honorer sesuai dengan kriteria yang dibutuhkan dalam struktur kantor, khususnya kebijakan RIP (Teknik perkapalan, SMK perkapalan, dan SMA)
		Penentuan anggaran dikonsultasikan secara hierarkhis internal dan eksternal dengan tahapan yang benar.	Pendanaan diatur dalam peraturan yang kemudian dibantu perhitungan pembangunan dengan kerjasama PT. Bina Utama dalam menentukan DED, dan solusi dari provinsi yang mengusulkan kerjasama pendanaan antara pusat dan daerah sesuai peraturan dan skema yang telah dijelaskan.
		Kemampuan perencanaan dan pembinaan, masih dilakukan sesuai	keteraturan dan komunikasi yang terjalin secara efektif efisien

		peraturan yang berlaku, adapun kebijaksanaan yang berubah dilapangan atau implementasi merupakan tanggungjawab pimpinan.	terhadap pihak pihak yang terlibat, terutama pada struktur kelembagaan UPP Karimunjawa ketas (Dishubla)
		Pola kerjasama UPP Karimunjawa dilakukan secara teratur, bertahap, dan teroginisir sesuai peraturan yang berlaku	Pihak yang terlibat mampu menerima dan mendukung secara kondusif
		Audit kepegawaian masih perlu ditingkatkan kembali oleh UPP Karimunjawa, pertama, karna banyaknya surat masuk keluar, pemberitahuan, nota kerja, dan kontrak kerja. Kedua, penyusunan belum tersistem secara intgratif (tidak ada apk, atau ceklist nota pada organisasi modern)	Tahapan yang perlu dibenahi sesuai perturan berlaku (PM Keu No. 113/PMK.05/2012, Pendirjen Perbendaharaan No. 22/PB/2013)
3	Pengembangan sistem kerja	Kantor UPP Karimunjawa telah memahami secara baik tugas dan fungsi dalam	Penugasan dan fungsi telah dijelaskan dalam peraturan dan telah ditetapkan

		posisi kebijakan RIP Karimunjawa	pimpinan sebagai pengawas fungsi pegawai
		Kantor UPP Karimunjawa menguasai mekanisme yang berlangsung, dari perencanaan, pemantauan, analisis lapangan, kerjasama, pelaksanaan, dan pelaporan	Penguasaan mekanisme telah diatur dalam peraturan dan pendisiplinan oleh pemimpin sehingga terkontrol dan berjalan secara tepat sasaran
		Koordinasi berlangsung dengan baik, secara bertahap dan terstruktur, namun memiliki kekurangan dalam sistem pelaporan dan komunikasi yang masih dilakukan secara tatap muka, baik secara internal kemenhub maupun dengan lembaga lain sehingga menyita waktu lebih banyak.	Sisitem terpadu dan menggunakan akses online masih dalam tahap pengerjaan sehingga pembangunan masih menggunakan pola hubungan konvensional

Peran UPP Karimunjawa sebagai birokrasi pemerintahan memiliki keterlibatan terhadap kebijakan pembangunan Pelabuhan Legonbajak tahun 2017, sebagai penyelenggara pelabuhan UPP memiliki kecakapan dan kekuasaan dalam bidang data, informasi, dan kondisi lapangan. Hal tersebut

berguna untuk menganalisis bagaimana alternatif solusi yang baik yang akan diupayakan. secara perilaku birokrasi, terdapat dorongan dan hambatan dalam melakukan peranannya tersebut, dorongan yang bahwa pembangunan didukung oleh pihak sekitar dalam upaya pengembangan, selain itu, akses dan sarana yang ada cukup memadai untuk menunjang keberhasilan dari pembangunan. Hambatan yang terjadi yakni proses koordinasi yang dibutuhkan untuk menjadi suatu kebijakan memerlukan tahapan proses yang panjang, sedangkan lokasi UPP Karimunjawa menjadi faktor yang mengganggu efektif dan efisien proses tersebut. Sehingga beberapa sumber daya pegawai ditempatkan pada lingkungan kerja yang lebih dekat dengan proses koordinasi.

## **B. Pembahasan**

### **1. Dinamika Penyusunan RIP Karimunjawa**

Pembangunan pelabuhan Legon Bajak Karimunjawa tahun 2017, merupakan hasil dari kebijakan publik tentang upaya pembangunan yang berdasarkan problematis sosial dipengaruhi oleh lingkungan atau iklim/cuaca pada kepulauan Karimunjawa. Perlu kita mengakar pada arti dari kebijakan itu, sebagai pijakan dalam menganalisis bagaimana kelayakan dari suatu kebijakan ini yang kemudian melahirkan kebijakan pembangunan pelabuhan Legon Bajak Karimunjawa pada tahun 2017, apakah tepat sasaran, yakni kesesuaian antara perencanaan dan hasil, atau justru sebaliknya. Untuk mengetahui hal tersebut maka perlu setidaknya menilik dari upaya tahapan proses yang terjadi

Kajian mengenai kebijakan publik perlu pendekatan secara menyeluruh pada setiap aspek untuk dapat mengkategorikan dan mengukur kebijakan tertentu (Cahyo Seftiyono, 2018: 19). Maka dari itu haruslah jelas, bahwa kebijakan pengelolaan lingkungan laut dan tata kepelabuhanan daerah kepulauan Karimunjawa merupakan solusi dalam menanggapi isu-isu sosial yang dipengaruhi lingkungan dan pemanfaatan sumber daya alam secara keberlanjutan.

Sekarang kita akan merumuskan secara rinci analisis kebijakan yang dijabarkan oleh Smith dan Larimer, dalam Cahyo Seftiyono (2018: 21), mengenai aspek kunci rasionalitas komprehensif, yakni bahwa proses kebijakan bersifat linear. Proses kebijakan menunjukkan kondisi riil awal dari objek, Kebijakan merupakan dasar dari solusi yang bersifat politis untuk menyelesaikan permasalahan, yang merupakan fakta yang terjadi dilapangan. RIP Karimunjawa merupakan kebijakan pembangunan yang menyelesaikan kondisi isolasi kepulauan Karimunjawa, namun dalam penyusunan secara kebijakan acuan yang digunakan tidak hanya satu.

RIP dijelaskan bahwa pembangunan, pertama disesuaikan dengan RTRW yang mana memiliki tujuan sebagai peningkatan pertumbuhan dari ekonomi secara kewilayahan. kedua, permasalahan yang timbul dari faktor lingkungan merupakan masalah turunan yang menyebabkan permasalahan yang lebih luas dari yang pertama, yang mana dapat menimbulkan perekonomian menurun. Sebagaimana yang dikatakan Cahyo Seftiyono, 2018: 20 Pemerintah sebagai pembuat kebijakan secara intens terlibat dalam menanggapi dan mengembangkan alternative solusi, dan memberikan prioritas pada beberapa masalah.

Kondisi riil awal dan tujuan akhir memiliki keterkaitan yang jelas. Sebagaimana perhitungan biaya anggaran dari pembangunan ini, bahwa pengeluaran pembangunan yang diberikan pemerintah seharusnya memiliki nilai keseimbangan untuk dampak jangka yang telah ditentukan, pada tahap kebijakan perihal pendanaan pembangunan. Terdapat perhitungan kajian ulang dari hal tersebut. Perhitungan ulang kemudian menghasilkan beberapa poin diantaranya.

- i. Kelayakan pembangunan dihitung ulang secara ekonomi.
- ii. Manfaat terhadap *hinterland* yang ada, harus menghasilkan profit publik.

Hasil perhitungan ulang kemudian diusahakan oleh UPP Kelas III Karimunjawa dengan pakar ekonomi kebijakan negara yang menghasilkan perhitungan sebagai berikut.

No.	Year	Cash Flow		Present Value at Discount Rate					
		Cost	Benefit	10.0%		15.0%		20.0%	
				Cost	Benefit	Cost	Benefit	Cost	Benefit
1	2015	6,878,900,000		5,685,041,322.3		5,201,436,673.0		4,777,013,888.9	
2	2016	275,156,000	526,788,820	206,728,775.4	395,784,237.1	180,919,536.5	346,372,199.9	159,233,796.3	304,854,640.9
3	2017	286,162,240	630,290,688	195,452,660.3	430,497,020.8	163,614,189.5	360,370,746.6	138,002,623.5	303,959,629.7
4	2018	297,608,730	737,803,865	184,791,606.1	458,118,152.3	147,964,136.6	366,818,917.1	119,602,273.7	296,506,826.1
5	2019	309,513,079	864,211,886	174,712,064.0	487,825,079.5	133,811,045.3	373,622,646.9	103,655,303.8	289,422,811.9
6	2020	6,071,520,000	1,012,840,476	3,115,649,778.0	519,747,312.5	2,282,509,256.6	380,764,250.3	1,694,449,802.8	282,665,188.3
7	2021	242,860,800	1,187,606,757	113,296,355.6	554,027,317.2	79,391,626.3	388,230,755.7	56,481,660.1	276,199,375.1
8	2022	252,575,232	1,393,125,245	107,116,554.4	590,821,098.4	71,797,644.7	396,013,142.3	48,950,772.1	269,997,005.6
9	2023	262,678,241	1,618,053,627	101,273,833.2	623,829,717.7	64,930,043.9	399,958,110.2	42,424,002.5	261,324,694.1
10	2024	273,185,371	1,879,779,353	95,749,805.9	658,851,195.4	58,719,344.0	404,045,832.0	36,767,468.8	252,995,716.7
11	2025	4,592,000,000	2,184,397,071	1,463,152,714.9	696,016,225.0	858,277,633.7	408,279,431.5	515,023,358.8	244,994,668.2
12	2026	183,680,000	2,533,485,961	53,205,553.3	733,860,639.6	29,853,135.1	411,762,296.6	17,167,445.3	236,789,425.3
13	2027	191,027,200	2,945,595,287	50,303,432.2	775,667,301.6	26,997,617.8	416,297,028.9	14,878,452.6	229,422,301.2
14	2028	198,668,288	3,425,639,310	47,559,608.6	820,070,814.7	24,415,237.0	420,992,179.4	12,894,658.9	222,342,734.6
15	2029	206,615,020	3,984,974,996	44,965,448.1	867,246,664.5	22,079,866.5	425,853,435.4	11,175,371.1	215,538,900.9
16	2030	214,879,620	4,636,885,367	42,512,787.3	917,383,050.2	19,967,879.3	430,886,684.4	9,685,321.6	208,999,466.1
17	2031	223,474,805	5,396,910,828	40,193,908.0	970,681,850.7	18,057,908.2	436,098,021.1	8,393,945.4	202,713,566.0
18	2032	232,413,797	6,283,238,240	38,001,513.0	1,027,359,660.5	16,330,630.0	441,493,750.5	7,274,752.7	196,670,785.4
19	2033	241,710,349	7,243,223,408	35,928,703.2	1,076,659,006.0	14,768,569.8	442,562,970.7	6,304,785.6	188,932,625.5
20	2034	251,378,763	8,353,820,220	33,968,955.8	1,128,856,495.7	13,355,924.0	443,844,126.6	5,464,147.5	181,584,576.6
				11,829,605,379.7	13,733,302,839.1	9,429,197,897.5	7,694,266,526.0	7,784,843,831.8	4,665,914,938.2

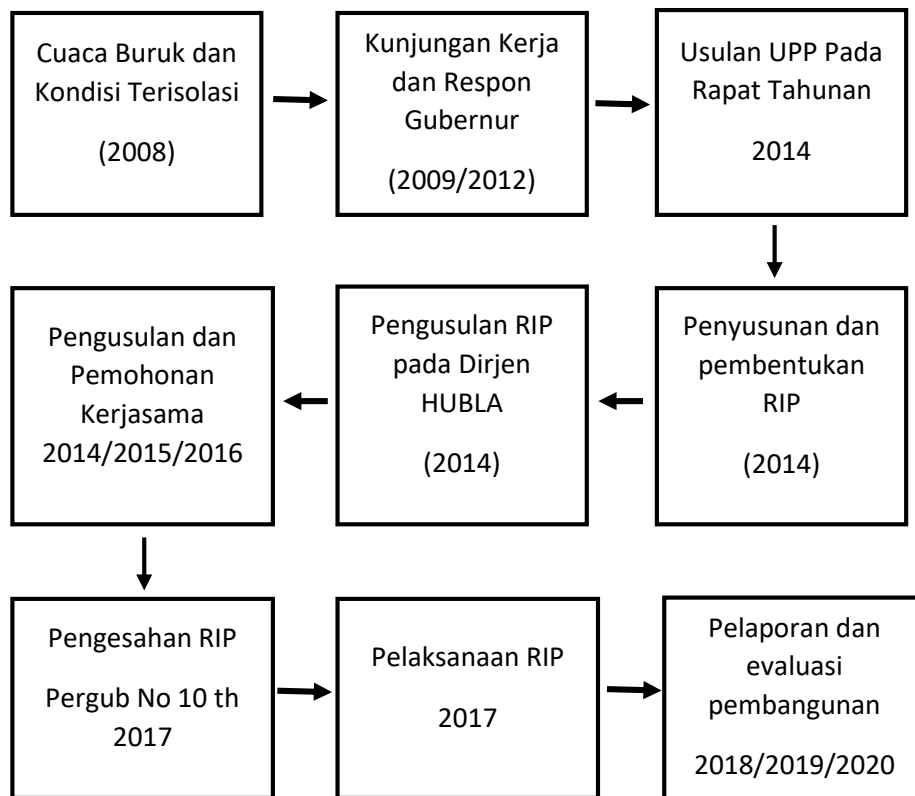
Measures of Finance Feasibility	Discount Rate		
	10.0%	15.000%	20.0%
Net Present Value - NPV (\$)	1,903,697,459.4	-1,734,931,371.5	-3,118,928,893.6
Benefit Cost Ratio - BCR	1.16	0.82	0.60
EIRR		12.04%	

Tabel 4.18. Kelayakan finansial  
RIP Karimunjawa

Manfaat dan keuntungan yang dihasilkan pada perhitungan ulang membawa dampak positif, yang mana Pelabuhan layak dibangun berdasarkan rencana yang telah disusun. Secara analisa ekonomi pembangunan layak diimplementasikan karna memiliki nilai EIRR sebesar 10,58% dengan nilai B/C, dengan ratio lebih dari 1 dan nilai NPV yang menunjukkan positif.

Output dari suatu kebijakan tercapai secara tepat sasaran. Perhitungan output walau belum dirasakan secara riil bagaimana yang terjadi pada jangka panjang, namun didalam RIP dijelaskan bagaimana hal yang hendak dicapai agar tepat secara sasaran dan tujuan. Perhitungan tersebut disesuaikan dengan RTRW kewilyahan yang telah disusun sebelumnya, sehingga pembangunan yang mencakup pendanaan, aspek ekonomi, dan tujuan akhir memiliki keseimbangan pada keuntungan publik.

Secara uraian teori perumusan kebijakan bersifat siklis, yakni menggambarkan adanya siklus kebijakan, mulai dari tahapan penetapan agenda, perumusan kebijakan, legitimasi, implementasi, dan evaluasi. uraian tersebut lebih bersifat sistemik, yang mana menjelaskan adanya proses dan keterkaitan secara runtun dari adanya problem, rancangan kebijakan, dan dampak kebijakan. Sebagaimana yang telah ditemukan pada penelitian pada agenda dan proses yang terjadi sebagai berikut.



Tabel 4.19. Proses lapangan kebijakan RIP Karimunjawa

Persamaan dan perbedaan dalam suatu sistem dari suatu agenda tersebut, RIP Karimunjawa melibatkan banyak kelembagaan dalam rancangannya, suatu pembangunan merupakan upaya peningkatan kapasitas objek terhadap fungsi



tertentu yang diikuti oleh pertumbuhan, oleh karena itu pembangunan diupayakan dan menyentuh secara komprehensif sebagaimana yang telah dijelaskan, maka dilibatkan beberapa pihak sebagaimana memiliki kapabilitas yang berbeda untuk meningkatkan dan mengembangkan objek yang akan dibangun. Sistem tersebut memiliki dua klasifikasi terhadap proses RIP yang mana pada hasil penelitian diklasifikasikan sebagai berikut.

No	Secara Langsung	Secara Tidak Langsung
1	Pemerintah Provinsi Jawa tengah	Kecamatan Karimunjawa
2	Pemerintah Kabupaten Jepara	Kelurahan Karimunjawa
3	Kementrian Perhubungan	Kantor Perikanan Karimunjawa
4	UPP Kelas III Karimunjawa	Kelurahan Kemujan
5	Dinas Kominfo Jawa Tengah	Balai Taman Nasional Karimunjawa
6	PT. Dian Santosa	
7	PT. PT. Sarana Antar Nusa	
8	PT. Bina Sarana Ekatama	
9	Dirjen Perbendaharaan	
10	PT. PELNI	

Tabel 4.20. Keterlibatan pihak kebijakan RIP Karimunjawa dengan UPP Kariunjawa

Pertimbangan tersebut sesuai yang diuraikan oleh Cahyo Seftyono (2018 : 23) bahwa kebijakan meliputi sistem yang berbeda-beda dan saling terkait. Hal ini menunjukkan bahwa pola kerjasama dan interaksi memiliki perbedaan pula pada sistem tersebut. Poin yang menjadi penting untuk mengetahui suatu sistem yang terkait dengan kebijakan publik berdasarkan model sistem, selain itu, kebijakan dimaknai sebagai proses dari adanya actor-aktor yang terlibat

didalamnya, menjadi bagian yang tidak dapat dilupakan untuk mengetahui tahapan evaluasi yang telah dilakukan. Sehingga perlu menguraikan pandangan model proses dari kebijakan publik.

Representasi pemerintah terhadap kehendak dan kondisi social termuat pada kebijakan publik (James dan David, 2015: 450), wajar saja bahwa hal ini kemudian sebagai wewenang dari negara untuk menjawab problematika yang ada di masyarakat, kunjungan kerja yang dilakukan Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo pada tahun 2012 sebagai landasan kebijaksanaan dari menjawab problematika, yang kemudian disusun kedalam rancangan RIP Karimunjawa sebagai solusi dan pengembangan kewilayahan, khususnya daerah Karimunjawa.

Borre dan Michael dalam Hamidi (2014: 4) bahwa fungsi negara selaras dengan kewenangannya dalam mengadakan kebijakan publik ialah sebagai bentuk solutif untuk menjamin kesejahteraan masyarakat. Bahkan disebutkan lebih lanjut oleh Finner terdapat alasan mengapa kesejahteraan masyarakat dihubungkan dengan kebijakan publik, yang mana hal ini menekan pada hakikat kebijakan publik bahwa kebijakan publik dibuat untuk alasan meningkatkan standar manusia, dan menanggulangi bahaya dan ketidakmerataan dari masyarakat (Hamidi, 2014: 5), unsur bahaya dan ketidakmerataan menjadi poin yang lebih spesifik yang tertuang dalam kebijakan publik, hal yang sama telah terjadi pada kepulauan Karimunjawa pada saat musim penghujan (baratan) yang menjadi penyebab utama adanya ketidakmerataan, baik dari segi ekonomi yang mengalami hambatan, dan kondisi sosial lainnya, sehingga kesejahteraan dan pemerataan pada pembangunan yang dituangkan pada kebijakan tersebut membawa dampak yang solutif dari permasalahan dan upaya peningkatan terhadap kewilayaham tersebut.

Kebijakan yang baik dilandaskan pada tahapan-tahapan tertentu sebagai sebab dibentuknya. Tahapan-tahapan ini dimaknai sebagai proses adanya kebijakan, yang kemudian outputnya adalah kebijakan yang sah yang akan

diimplementasikan terhadap segmentasi yang telah ditentukan. Tahapan-tahapan yang harus dilewati telah dirumuskan oleh Stilgirtz didalam Nunuk (2014: 7) diantara lain:

- a. *Describing* (mendiskripsikan) Terdapat beberapa poin yang penting untuk diklasifikasikan dalam mendiskripsikan suatu permasalahan, manajerial yang dilakukan sering melakukan suatu peninjauan terhadap factor-faktor dan usaha untuk membandingkan dengan unsur-unsur yang mempengaruhi (Crushway, 1993: 17). Selain itu, Winarno (2016: 49) mempertegas aspek dari analisis factor-faktor yang digunakan dalam analisis masalah proses pembuatan kebijakan sebagai aspek dasar selain dari analisis yang terfokus pada strukturalis fungsional. Adapun dilakukannya hal ini agar sejumlah beberapa informasi yang didapat, diolah dan dikelola sebagai bahan untuk melengkapi secara akurat (Subakti, 2010: 253) Deskripsi dari kebijakan dilandaskan secara hierarkhis kewilayahan, hal ini berdasarkan peraturan pada pedoman RIPN KP Nomor 414 tahun 2013 yang mana status pelabuhan pengumpan regional pada pelabuhan Legonbajak harus mengikuti RTRW dari Provinsi dan struktur kebawahnya. RTRW tersebut sebagai gambaran upaya pembangunan yang disesuaikan dengan pengembangan kewilayahan, sehingga pembangunan selaras dengan rencana pengembangan dan tujuan pertumbuhan kewilayahan. Studi ini menjelaskan gambaran sebagai berikut.
  - i. Gambaran umum wilayah provinsi Jawa Tengah
  - ii. Jaringan transportasi provinsi Jawa Tengah
  - iii. Gambaran umum kabupaten Jepara
  - iv. Rencana pengembangan wilayah kabupaten Jepara
  - v. Pergerakan moda transportasi kabupaten Jepara

- vi. Kondisi ekonomi dari Provinsi Jawa Tengah dan Kabupaten Jepara.
- b. *Analyzing* (kegiatan analisis) yakni memahami gejala-gejala yang ada (*eksisting*) kemudian dianalisis untuk diupayakan perencanaan dan manjerial pengukuran sebagai mencari upaya alternatif yang dijadikan solusi dari fakta lapangan. Memahami gejala-gejala yang terdapat pada proses deskripsi yang menjadi landasan bagi alternative-alternatif yang diberikan sebagai perumusan dari kebijakan publik yang memiliki dampak pada permasalahan tersebut (Nunuk, 2014: 7). Kondisi lokasi dan pembangunan merupakan analisis terhadap identifikasi lapangan, yang mana mengkorelasikan antara faktor-faktor yang ada di lapangan dengan rencana pembangunan, yang diklasifikasikan di RIP Karimunjawa menjadi sub-bagian yang terdiri dari.

Kondisi eksisting pelabuhan

- i. Gambaran umum Kepulauan Karimunjawa
- ii. *Hinterland* pelabuhan
- iii. Kondisi akses ke pelabuhan Kepulauan Karimunjawa
- iv. Kondisi batimetri dan kondisi topografi
- v. Kondisi pasang surut
- vi. Kondisi arus gelombang
- vii. Analisa perkiraan permintaan jasa angkutan laut
- viii. Diagram kebutuhan alir permintaan untuk kebutuhan masa datang
- ix. Analisa perkembangan wilayah
- x. Analisa dan proyeksi kependudukan wilayah hinterland
- xi. Rencana kebutuhan dermaga Legonbajak
- xii. Rencana kebutuhan fasilitas pelabuhan.

Korelasi antar hubungan deskripsi dan analisis tersebut menentukan sejauh mana kebijakan publik tersebut tepat sasaran, sehingga sasaran yang ditentukan perlu memperhatikan kondisi yang sesuai dengan empiric hasil peninjauan dari unsur, factor, dan perbandingan yang telah dirumuskan. Perlu diperhatikan pula adanya alternative telah sampai pada pemikiran dampak dari suatu kebijakan. Uraian dari Ramlan (2010: 253) menjelaskan bahwa dampak dampak dari kebijakan dapat diukur pula dari hasil analisis, sehingga dari analisis tersebut dapat dipilih salah satu altenatife terbaik yang digunakan.

- c. *Evaluating* (kegiatan evaluasi) tahapan ini tidak hanya berbicara tentang akhir dari usaha yang telah diimplementasikan, namun, memberikan telaah yang kompleks selama proses perencanaan, bahwa dari perencanaan hingga akhir perlu dilakukan penilaian terhadap proses kebijakan publik (Nunuk, 2014: 7). Sehingga dalaam evaluasi kebijakan publik meluruskan adanya keseimbangan dan kesesuaian dari capaian dari proses perencanaan, hingga pelaksanaan. Adanya tahap evaluasi yang dilakukan pada proses awal sampai akhir proses kebijakan publik ditujukan untuk memperbaiki segala kekeliruan terjadi didalamnya (Ramlan, 2010: 254). Kegiatan evaluasi pada RIP Karimunjava terdapat menjadi 2 bagian, yakni pertanggungjawaban atau evaluasi terhadap anggaran oleh UPP Karimunjava, dan penilaian terhadap pembangunan.
  - i. Evaluasi birokrasi, evaluasi birokrasi sebagaimana UPP Karimunjava sebagai pihak teknis dari kebijakan yakni menyampaikan pelaporan kegiatan yang telah dilakukan, sebagaimana pihak yang melaksanakan pembangunan adalah PT. Dian Sentosa, maka UPP Karimunjava dibantu dalam pelaporan pembangunan yang tercantum dalam buku kontrak kerja dan laporan hasil pembangunan RIP Karimunjava tahun

2017. Pelaporan ini ditujukan kepada Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah dan Direktorat Jendral Perhubungan Laut. Pelaporan ini menghasilkan beberapa keputusan dan upaya pengembangan selanjutnya yang dilakukan, seperti halnya, uji coba lepas sandar kapal yang direkomendasikan kepada PT. PELNI, dan peningkatan *faspel* (fasilitas pelabuhan) seperti telekomunikasi dan sistem bantu navigasi.

- ii. Evaluasi terhadap anggaran, UPP Karimunjawa melaporkan hasil anggaran dengan sistem pertanggungjawaban yang sesuai dengan pendirjenan perbendaharaan. poin ini menjadi pandangan secara birokrasi bagaimana pola dan pelaksanaan UPP Karimunjawa terhadap anggaran kebijakan. Pelaporan kesesuaian anggaran kebijakan dapat dikatakan selesai dengan baik, namun dirjen perbendaharaan menggaris bawahi dan mengevaluasi terhadap kegiatan dan interaksi birokrasi UPP Karimunjawa secara kelembagaan, yakni terkait surat tugas (st) , dan surat perjalanan dinas (spd). Dari simpulan tersebut, menyatakan bahwa kegiatan kurang tepat dilakukan sesuai aturan pelaporan perbendaharaan yang mana disebabkan lemahnya pengawasan pimpinan kator UPP Karimunjawa terhadap berlangsungnya kegiatan birokrasi tersebut.

- d. *Intepretating* (menilai) usaha yang dilakukan dari proses kebijakan dalam memahami kebijaksanaan yang telah dilakukan. intepetating memang unsur yang sangat politis terhadap kebijakan publik (Nunuk 2014: 7). Pada tahapan ini, kebijakan dinilai sebagai usaha peninjauan keuntungan dan kerugian yang ditimbulkannya. Melihat pula dari hasil evaluasi terhadap proses yang dinilai membawa keberhasilan atau kegagalan (Winarno, 2016: 49). Menilai kelayakan dari pembangunan yang telah dihasilkan, untuk menentukan hal tersebut sesuai dengan surat keputusan dan izin operasi pelabuhan dari Dinas

Perhubungan Provinsi Jawa Tengah yang dilandaskan berdasar keputusan Gubernur Jawa Tengah Nomor 550/37 tahun 2019 tentang izin operasi peabuhan pengumpan regional Legonbajak kepada UPP Kelas III Karimunjawa, yang kemudian dilanjutkan dengan rekomendasi PT. PELNI untuk melakukan uji coba sandar tersebut. Menanggapi hal tersebut berdasarkan surat PT. PELNI mengeluarkan usulan tentang fasilitas pelabuhan agar disesuaikan sebagai uji coba sandar kapal. Poin-poin tersebut diantaranya.

- i. Km. Kelimutu merupakan kapal yang akan melakukan uji coba sandar kapal.
- ii. Peningkatan fasilitas pelabuhan diantaranya tangga darat untuk embarkasi debarkasi penumpang, perluasan area aman untuk lingkaran putar dengan jarak dangkal 20 meter, perlu adanya rambu suar dolpim warna kuning sebagai tanda ujung dermaga, penambahan daprah pada ujung dolpin dermaga.
- iii. Waktu pengoperasian dilakukan pada musim penghujan (baratan) yang mana musim sebagai problem lapangan dari kebijakan tersebut, dan kecocokan terhadap pembangunan pelabuhan yang berbentuk I ( barat/ timur) sehingga mendekati sesuai.

Selain PT. PELNI, terdapat pula interkasi birokrasi yang terjadi untuk meningkatkan, membantu pengelolaan, dan meningkatkan pengembangan pelabuhan Legonbajak berdasarkan surat Laporan Hasil Peninjauan Lapangan Ke Pelabuhan Legonbajak oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah nomor 158/1279 tanggal 10 Januari 2020, yang mana pengembangan dan pengelolaan melibatkan Dinas Kominfo Jateng sebagai pengelolaan peningkatan fasilitas telekomunikasi, Dinas Pemuda, OR, Pariwisata Jateng sebagai

penyedia peningkatan pariwisata di Karimunjawa dengan mengadakan kegiatan-kegiatan pariwisata.

Model kebijakan ini melihat kebijakan yang dipengaruhi oleh beberapa aspek dari kebijakan itu, berupa pengaruh lingkungan, yang antara lain itu adalah tuntutan, dukungan, hambatan, tantangan, rintangan, gangguan, pujian, kebutuhan, atau keperluan lain yang dibutuhkan (Kencana, 2013: 148). Kebijakan publik dapat dimaknai sebagai hal yang muncul karna adanya problematis dari sebuah sistem, diperlukan kebijakan publik sebagai solusi dari sifat negara menjamin kesejahteraan dan memberikan rasa aman bagi masyarakat. RIP Karimunjawa meningkatkan kapabilitas pelabuhan dengan pembangunan yang melihat keuntungan publik secara jangka panjang, diantaranya mengukur pertumbuhan kewilayahan, dan secara khusus menyelesaikan dan meningkatkan perekonomian di Kepulauan Karimunjawa dari pengaruh lingkungan.

Model kebijakan ini mencoba menjelaskan mengenai kondisi lapangan yang mempengaruhi kebijakan publik (Winarno, 2016: 91), sehingga model ini mempengaruhi dari proses perencanaan dari suatu kebijakan yang dikerjakan oleh pembuat kebijakan. Untuk itu, agar tidak terjadi suatu kesalahan perspektif dari pemaknaan kondisi tersebut, setidaknya terdapat poin yang perlu diperhatikan, seperti yang telah diuraikan oleh Paine dalam Winarno (2016: 91) diantaranya.

- a. Mempertimbangkan dan mengakulasikan dukungan yang dimiliki. Pembangunan pelabuhan Legonbajak yang termuat dalam kebijakan RIP Karimunjawa merupakan upaya solutif yang signifikan bagi problematik yang ada di kepulauan Karimunjawa pada musim penghujan. akibat dari permasalahan tersebut dikategorikan sebagai permasalahan sosial ekonomi yang perlu dipertimbangkan, sehingga adanya kebijakan ini membawa solusi dan prospek jangka panjang yang didukung, baik oleh pemerintah Provinsi Jawa Tengah, Kabupaten Jepara, Kementrian

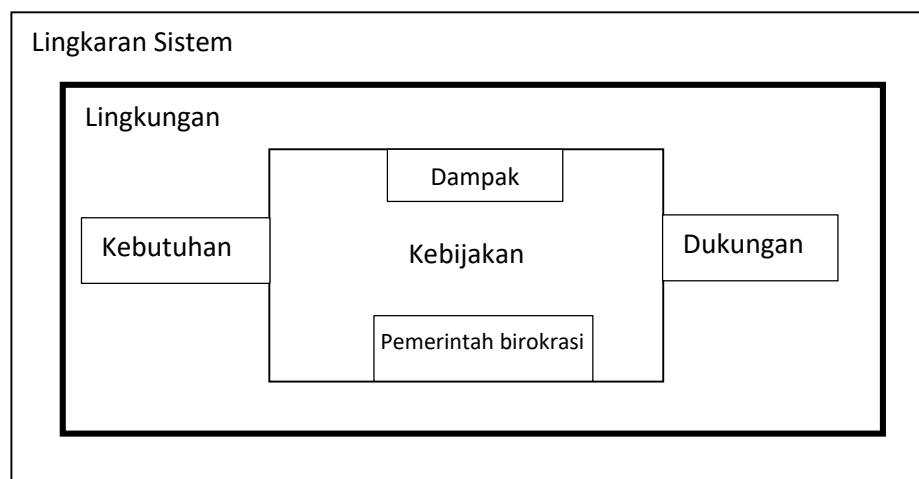


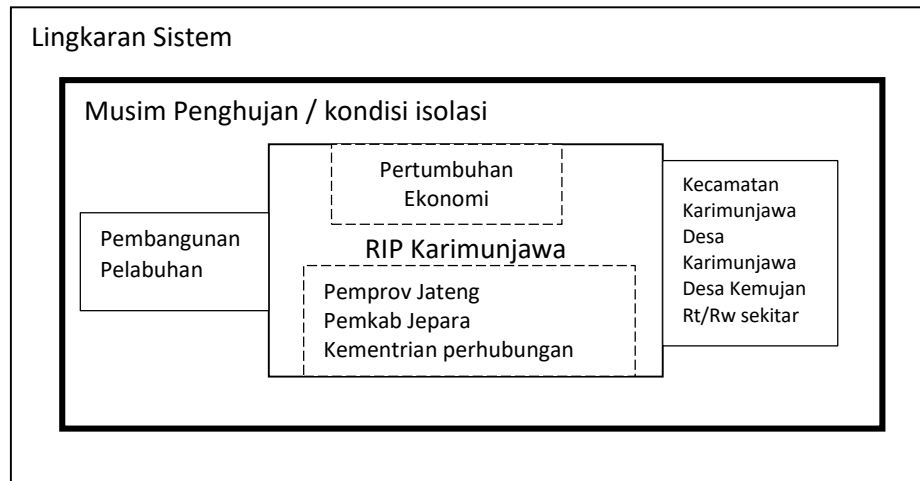
Perhubungan, dan masyarakat Karimunjawa. Secara birokrasi UPP Kelas III Karimunjawa saat melakukan tugasnya tim lapangan tidak terlalu menemukan kesulitan, hal ini disebabkan adanya sosialisasi, dan kerjasama, dan komunikasi yang baik dalam pembangunan ini dengan masyarakat atau lembaga yang ada disekitar wilayah kerja atau pihak ketiga yang terkait, UPP Karimunjawa mengadakan sosialisasi secara tertulis melalui surat pemberitahuan dan pertemuan secara langsung di faspel Legonbajak. Selain itu, akses jalur dan prasarana yang memadai menunjang kecepatan dalam pelaksanaan kebijakan. Jalan daerah Karimunjawa pada saat pembangunan masih dalam kondisi baik, dan sarana prasarana, seperti kendaraan, alat ukur, dan alat pendukung lainnya masih memadai dan berfungsi. Pembangunan dilakukan pada kondisi cuaca yang baik pula, sehingga dapat meminimalkan kecelakaan dan resiko kerja terjadi.

- b. Memperhatikan kebutuhan lingkungan, Kepulauan Karimunjawa merupakan daerah cagar konservasi alam nasional yang dikelola oleh Balai Taman Nasional Karimunjawa, dalam melakukan pembangunan memperhatikan kawasan konservasi tersebut, perhitungan dan analisa didasarkan pada manajerial lingkungan hidup disekitar hinterland atau kawasan kewenangan dari UPP Karimunjawa dan area sekitarnya, maka dalam RIP diuraikan gambaran dan analisa bagaimana pembangunan ini berdasarkan wawasan lingkungan, dengan mempertimbangkan aspek seperti.
  - i. Kualitas udara dan kebisingan
  - ii. Kualitas air laut
  - iii. Arahan Studi Lingkungan
  - iv. Analisis abrasi
  - v. Teknologi atau mesin
- c. Memperhatikan posisi dan dampak dari pembuat kebijakan. Pembuat kebijakan pada RIP Karimunjawa adalah Gubernur Jawa Tengah yang

termuat dalam Pergub nomor 10 tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Karimunjawa, yang penyusunannya berdasarkan RIPN Kementerian Perhubungan KP nomor 414 tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, yang mana menanggapi dari problematika lingkungan di Karimunjawa yang mengakibatkan kondisi isolasi Karimunjawa, yang berdampak terhadapnya penurunan pertumbuhan ekonomi wilayah, sehingga pembangunan bertujuan membawa dampak peningkatan dan pengemabangan pertumbuhan ekonomi, khususnya membantu menyelesaikan permasalahan lingkungan yang terjadi di Karimunjawa. UPP Kelas III Karimunjawa merupakan birokrasi dibawah struktur hierarkhis Kementerian Perhubungan sebai penyelenggara teknis dan memeiliki kewenangan diwilayah kerja Kementerian Perhubungan di Karimunjawa memiliki fungsi terhadap rancangan penyusunan RIP Karimunjawa yang memiliki kapasitas sebagai tim teknis, penyedia informasi, pengelola dan pengawas pembangunan pelabuhan Legonbajak yang termuat dalam RIP. Fungsi tersebut dutegaskan pula dalam RIP Karimunjawa yang menyatakan bahwa UPP Kelas III Karimunjawa sebagai penyiapan bahan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan (RIP) serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan.

Dari gambaran tersebut dapat dilihat bahwa suatu kebijakan merupakan hal yang kontekstual, sehingga diperlukan proses yang detail dan bertahap dari interaksi yang terjadi didalamnya.





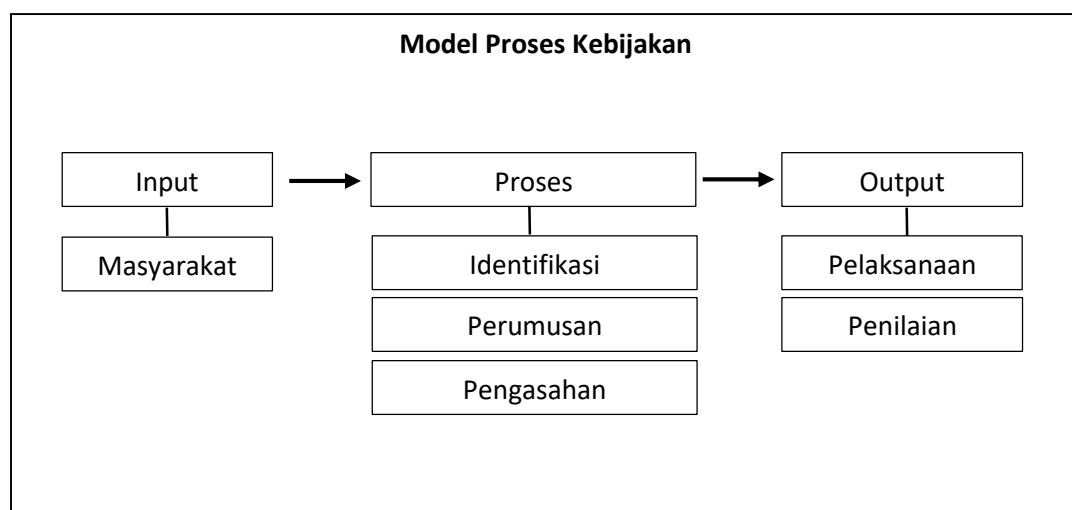
Tabel 4.21. Model sistem dari kebijakan RIP Karimunjawa

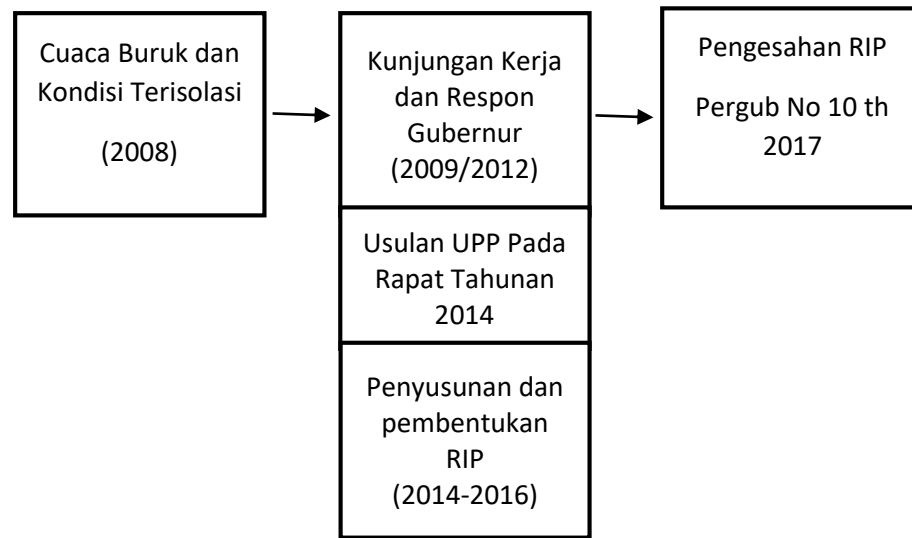
Sistem dibangun berdasarkan elemen yang mendukung (Winarno, 2016: 93), maksudnya adalah suatu kebijakan perlu adanya dorongan dari setiap unsur yang mempengaruhi, perlu adanya suatu kesinambungan agar kebijakan dapat diimplementasikan. Adanya RIP Karimunjawa tidak hanya sebagai agenda politik yang hanya mengupayakan pembangunan tanpa adanya *urgensi* dan reason yang jelas dan saling mempengaruhi. Gambar diatas menunjukkan bahwa unsur-unsur yang telah dijelaskan saling terkait dalam satu lingkup, dengan melihat gambar diatas dan uraian yang telah dijelaskan sebelumnya kita mengetahui bahwa kebijakan merupakan sesuai tujuan sebagaimana kesejahteraan yang lebih diutamakan sebagai keuntungan publik, dan negara hadir sebagai pihak yang mengupayakan alternatif penyelesaian.

Proses dimaknai sebagai rangkaian dari seluruh kegiatan. Proses kebijakan publik merupakan rangkaian kumulatif dari suatu kebijakan yang dibedakan menjadi tahapan-tahapan yang jelas. Kegiatan-kegiatan yang ada didalamnya diklasifikasikan secara structural menjadi suatu rangkaian proses yang dapat dibedakan satu antara yang lainnya (Kencana, 2013: 147).

Proses tersebut dibagi menurut Inu Kencana (2013: 147) menjadi beberapa tahapan dari model proses, yakni sebagai berikut :

- i. Proses identifikasi masalah
- ii. Perumusan usul kebijakan
- iii. Pengesahan kebijakan
- iv. Pelaksanaan kebijakan
- v. Penilaian kebijakan





Tabel 4.22. Proses lapangan kebijakan RIP Karimunjawa

Beberapa poin tersebut menjadi proses yang terstruktur dari awal kebijakan itu diperlukan, alternatif-alternatif yang diberikan merupakan bagian dari proses dalam pembentukannya. Sebenarnya pandangan dari model proses ini tidak hanya sekadar menaruh pandangan kebijakan sebagai objek yang utama, namun beberapa percabangan yang mempengaruhi pada sistem yang lebih luas (Winarno, 2016: 89), Proses Identifikasi masalah, permasalahan dari cuaca merupakan faktor utama dan yang paling sering setiap tahunnya yang dapat mengakibatkan keterhambatan pada proses pelayaran yang menjadi akses jalur utama Karimunjawa. Identifikasi pada tingkat pemasalahan secara inti berawal dari analisis cuaca yang dapat mengakibatkan keterganggunya kebutuhan dan peningkatan pertumbuhan masyarakat. Hal tersebut berdampak pada proses strategi manajemen yang berdampak terhadap fungsional yang menjalankan, dengan demikian, kebijakan tidak sebatas proses intelektual yang melibatkan struktur dengan fungsionalnya didalam tahapan kebijakan publik, namun berhubungan pula dengan proses-proses sosial dan lingkungan.

Proses sosial pada kebijakan dimaknai sebagai proses yang berkelanjutan yang sesuai dengan kondisi kultur dan lingkungan masyarakatnya (Winarno, 2016: 90). Disini menjadi hal yang perlu diperhatikan adanya suatu kebijakan, bahwa kebijakan tidak hanya dimaknai dari satu sisi proses, namun lebih meninjau ulang dari dampak yang ditimbulkan terhadap proses lainnya dan sistem yang ada, sehingga pembangunan ini secara identifikasi masalah mempertimbangkan tujuan secara menyeluruh untuk meningkatkan pertumbuhan penduduk dan pengembangan wilayah. Identifikasi menggunakan analisa yang tercantum dalam prosedur proyeksi dengan menggunakan prediksi perhitungan. Langkah-langkah tersebut diantaranya.

- i. Jumlah kunjungan kapal
- ii. Dimensi kapal yang berlabuh, meliputi tonase dan LOA
- iii. Catatan waktu, dinamika, pada pelabuhan
- iv. Jumlah Penumpang dan barang

Karna cuaca tersebut dapat dilewati dengan menggunakan Kapal yang memiliki tonase cukup besar sekitar 1200 GT, maka Pembangunan disesuaikan dengan langkah-langkah tersebut.

Kesalahan yang terjadi pada saat ini, proses intelektual terlanjur memandang proses sosial menjadi hal yang perlu diatur dan disesuaikan dengan dibentuknya kebijakan, sehingga banyak kebijakan yang tidak tepat sasaran, disini Winarno berpendapat akan hal itu, bahwa hal tersebut tentu tidak menyesuaikan dengan kondisi lingkungan. Dikhawatirkan jika hal tersebut terjadi proses kebijakan dipandang dari proses sosial yang bersifat dinamis tersebut menjadi bertolak belakang dengan yang seharusnya.

Kebijakan dipandang dari sudut proses lebih menjadi hal yang penting, ketika kebijakan tersebut merupakan hasil dari response dari problem lingkungan dan sumber daya alam, .proses intelektual yang dilakukan oleh suprastruktur perlu untuk memutuskan problem lingkungan dan SDA secara

kritis, yang artinya peninjauan dari segala proses yang terbagi dalam tahapan-tahapan yang tersrtuktur, benar-benar digali secara dalam, hal ini disesuaikan dengan manfaat yang ditimbulkan dengan adanya pembangunan tersebut, mengingat bahwa factor tersebut terdapat berbagai resultan yang mempengaruhinya. Identifikasi masalah yang telah dianalisis oleh UPP Karimunjawa kemudian diusulkan ke Rapat Anggaran Tahunan baru pada tahun berikutnya (2013) dan dikerjakan pada 2014, hal ini disesuaikan dengan kondisi eksesting tahapan pembangunan yang ada sebelumnya. Rapat Anggaran Tahunan pada Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menyetujui adanya pembangunan dengan kemudian menyusun RIP sebagai dasar pembangunan., dengan demikian kantor UPP Kelas III Karimunjawa sebagai penyelenggara teknis pelabuhan di Karimunjawa memiliki kewenangan dalam penyusunan, pengumpulan, dan peninjauan informasi, data, dan pengawasan kebijakan yang akan dilangsungkan.

Berbagai alternative saling berkomptisi, namun perubahan yang dinamis dan berkelanjutan dari implementasi kebijakan perlu diperhatikan perubahannya terhadap lingkungan dan sumber daya alam (Winarno, 2016: 90). sejak UPP Karimunjawa melakukan tugas dan kewenangan dalam RIP Karimunjawa, banyak usulan dan masukan yang diberikan dari Ditjenhubla, khususnya dalam kelengkapan data pembangunan, data kerjasama, dan pengusulan kontrak. Beberapa keputusan yang dibuat oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut diantaranya.

- i. Prinsip optimalisasi Pelabuhan Legonbajak antara pelabuhan penyebrangan yang terkait, dengan tujuan mendukung konektivitas yang sesuai prinsip dasar perhubungan.
- ii. Memberikan usulan dalam meninjau pengoperasian.
- iii. Memberikan usulan dalam mempertimbangkan faktor-faktor yang terkait, seperti area putar kapal, Tug Boat, Fender, SBNP ( sarana bantu navigasi kapal), kondisi bahaya navigasi.

- iv. Memberikan usulan terhadap faktor tidak langsung disekitar, seperti dampak sosial, perkembangan dan pertumbuhan pelayaran, konektivitas transportasi yang tersedia

Dari proses tersebut, birokrasi pemerintah yang mana diperankan UPP Karimunjawa dalam perannya terhadap kebijakan publik, memiliki peran sebagai tonggak intelektual dalam kebijakan RIP Karimunjawa, hal yang filosofis dari kebijakan yang menyangkut kesejahteraan sosial dilaksanakan sebagaimana tugas dan fungsi UPP Karimunjawa sesuai dengan peraturan yang berlaku. Pemerintah sebagai actor utama dalam kebijakan dapat menerima berbagai informasi dan data lapangan yang dapat menjadi alternatif solusi bagi kondisi isolasi daerah Kepulauan Karimunjawa.

## **2. Dinamika Koordinasi Birokrasi UPP Karimunjawa dalam RIP Karimunjawa**

Birokrasi memiliki peranan penting dalam proses kebijakan. Pada sistem politik, birokrasi menentukan implementasi dari kebijakan, bahkan birokrasi ikut serta peranannya tentang proses input hingga output pada sistem politik (Sunarto, 2016: 69). Proses birokrasi Kantor UPP Kelas III Karimunjawa diuraikan pada tabel berikut ini.

	Peran UPP Kelas III Karimunjawa
Input	a. Penyiapan bahan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan (RIP) serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan.
	b. Komunikasi dan kerjasama dengan badan usaha (PT. PELNI, PT. Dian Santosa, dan PT. Sarana Bina Ekatama)
	c. Koordinasi dengan perencanaan sektoral masing-masing moda transportasi (PT. PELNI), instansi terkait (Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, Dishub Jateng.



	Diskominfo Jateng, Pemerintah Kabupaten Jepara, dan lain sebagainya)
Output	a. Surat Gubernur Jawa Tengah 550/ 0004437 Usulan Kegiatan Pembangunan Sektor Transportasi di Jateng yang Dibiayai Melalui APBNP TA 2016 dan APBN TA 2017
	b. Peraturan Gubernur Nomor 10 Tahun 2017 Tentang Rencana Induk Pelabuhan
	c. Surat Bupati Jepara Nomor 650/ 0666 tentang Pengesahan dan Rekomendasi Tata Ruang
	d. Detailed Engginerig Design RIP Karimunjawa tahun 2017 oleh PT. Sarana Antar Nusa Perekayasa
	e. Kegiatan sosialisasi pembangunan oleh UPP Karimunjawa kepada kecamatan Karimunjawa, Desa Karimunjawa, Desa Kemujan, Rt/Rw sekitar pelabuhan

Tabel 4.23. Proses Input output kebijakan RIP Karimunjawa

UPP Kelas III Karimunjawa dalam melakukan kegiatan yang berhubungan dengan diatas, dilandaskan pada peraturan dan norma birokrasi yang berlaku pada Kementrian Perhubungan, namun terdapat relativitas keputusan yang disesuaikan dengan kondisi lapangan. Adanya suatu kondisi yang fleksibel tersebut, birokrasi tidak hanya menjalankan tugas sesuai kebijakan yang telah direncanakan. Beberapa peristiwa, birokrasi dapat mengambil keputusannya tersendiri untuk menjalankan kebijakan dengan lebih baik (Sunarto, 2016: 69). Sehingga, birokrasi diupayakan mampu menjadi bagian yang dapat mengkoordinasikan proses pada produk pemerintahan. Uraian Handoyo (2016: 104) memberikan penegasan terhadap keunggulan kerja birokrasi dalam pemerintahan, birokrasi setidaknya memiliki ketepatan, kejelasan, kecepatan,

dan penggunaan dana yang ideal dengan adanya otoritas dan hierarkhisnya, selain itu, UPP Karimunjawa meberikan kewajiban terhadap pegawainya dengan sistem penempatan lokasi tanggungjawab, yakni melakukan kegiatan kantor diluar kota yang disesuaikan dengan hubungan dan koordinasi pihak yang terlibat didalamnya demi berjalannya efektifitas dan efisiensi.

Pada suatu proses kebijakan, melalui peraturan yang terdapat pada birokrasi, birokrasi dapat menjadi unsur tolok ukur sebagai pelaksanaan proses kebijakan. Sehingga birokrasi diharapkan memahami antara aspek ekspektasi kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah, dengan menselaraskan atau mengkoordinasikan terhadap masyarakat (Sunarto, 2016: 69). Proses koordinasi tentu tidak terlepas dari suatu gejala-gejala yang timbul pada lapangan, yang kemudian fungsi koordinasi birokrasi mampu untuk mengembangkan peraturan yang telah ditetapkan agar sesuai dengan masyarakat. Maka dengan itu koordinasi yang dilakukan oleh UPP Karimunjawa terhadap perannya dalam kebijakan RIP Karimunjawa yakni secara tertulis melalui penyuratan dan, sosialisasi secara langsung untuk memahami secara menyeluruh bahwa pembangunan yang hendak dilakukan memberikan solusi terhadap problematika yang terjadi, dan mengembangkan secara jangka panjang dari pertumbuhan penduduk secara kewilayahan berdasarkan RTRW provinsi dan kabupaten.

Koordinasi dapat digolongkan menjadi dua, koordinasi kedalam dan keluar. Koordinasi kedalam lebih bersifat memiliki keterlibatan secara langsung dalam kebijakan RIP Karimunjawa, sedangkan koordinasi keluar merupakan tidak bersifat langsung terhadap RIP Karimunjawa, namun memiliki kapasitas sebagai pendukung guna tercapainya pembangunan secara tepat sasaran. Untuk lebih mudah memahami proses koordinasi yang dilakukan oleh UPP Kelas III Karimunjawa terhadap perannya pada kebijakan RIP Karimunjawa digambarkan sebagai berikut.

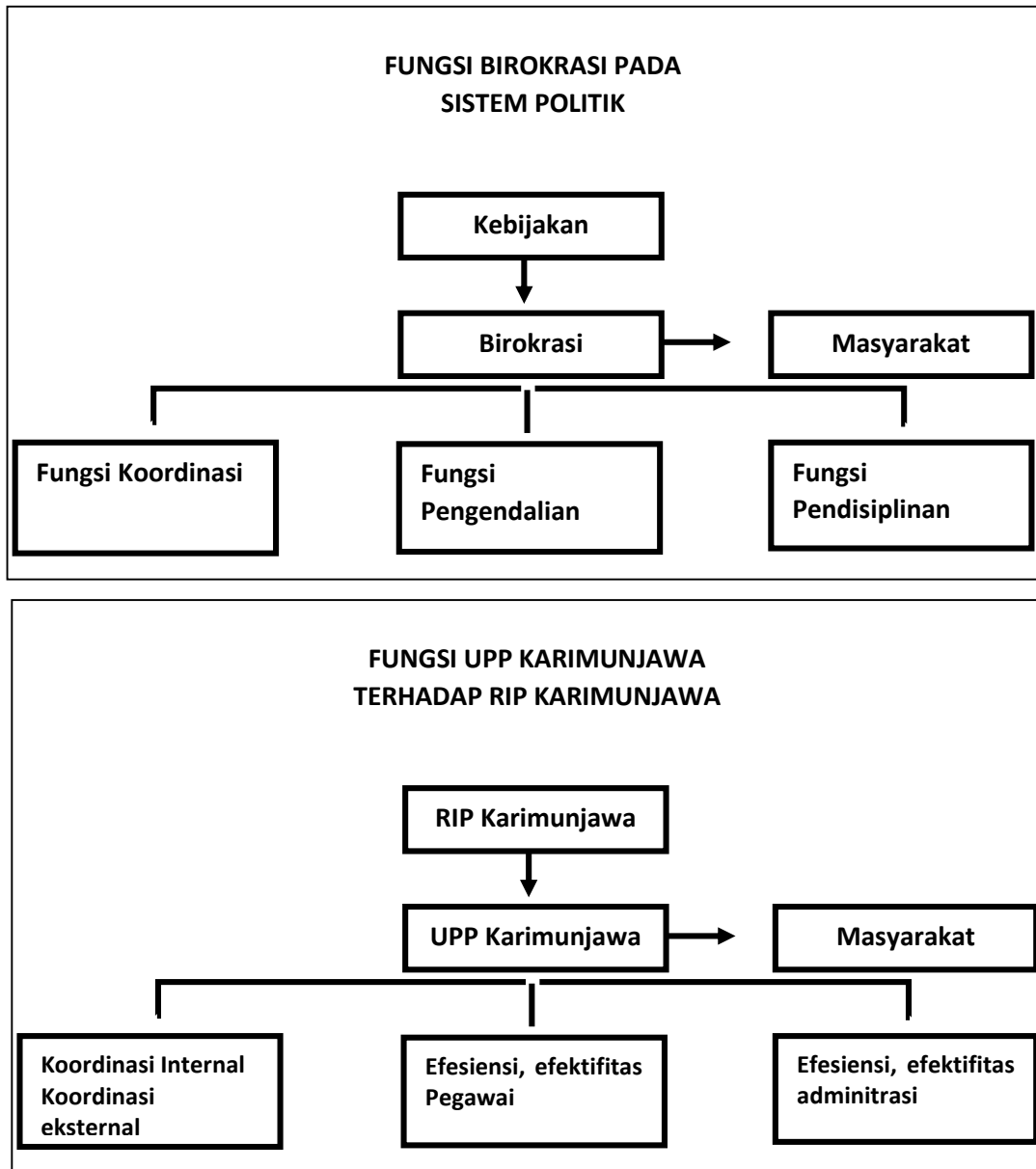
Koordinasi Kedalam		Koordinasi keluar
		Kecamatan Karimunjawa
Pemprov. Jawa Tengah		Desa Karimunjawa
Pemkab. Jepara		Desa Kemujan
DISHUBLA		Dinas Perikanan
PT. PELNI	UPP Kelas III Karimunjawa	Balai Taman Nasional Karimunjawa
Diskominfo prov. Jateng		Masyarakat
PT. Dian Sentosa PT. Sarana Bina Ekatama PT. Sarana Antar Nusa Perekayasa		

Tabel 4.24. Koordinasi UPP  
Karimunjawa

Organisasi pemerintahan modern memerlukan birokrasi sebagai upaya pengembangan struktur secara kualitas dan kuantitas, yang mana menyelesaikan persoalan kebijakan pemerintah baik itu untuk pembangunan, maupun peningkatan pelayanan (Handoyo, 2016: 106). Kapabilitas sumber daya pegawai yang dimiliki oleh UPP Karimunjawa memenuhi spesifikasi yang jelas dan penugasan yang tepat sesuai fungsi yang dibutuhkan secara birokrasi, khususnya pada peran terhadap kebijakan RIP Karimunjawa, sebagaimana yang telah diuraikan dari hasil penelitian, bahwa beberapa diantaranya memiliki pengetahuan sesuai yang keahlian yang dibutuhkan, seperti pembendaharaan, perkapalan, dan ahli teknis yang dibutuhkan. Selain adanya fungsi koordinasi, birokrasi memiliki fungsi lain yakni fungsi pendisiplinan dan pengendalian

(Sunarto, 2019: 70). Fungsi tersebut bertujuan untuk mengelola internal dari birokrasi, agar mampu mencapai kebijakan yang sesuai dengan target dan tepat sasaran. Sehingga birokrasi memiliki dua sifat yang diperankan didalamnya, yakni birokrasi yang terkadang dapat bersifat kondusif menjalankan sesuai aturan, dan bersifat represif dalam pengendalian sebagai pengembangan atau kontrol (Handoyo, 2016 :109). UPP Karimunjawa memiliki hambatan dalam perannya di RIP Karimunjawa, salah satunya adalah faktor jarak, walaupun memiliki moda transportasi yang memadai dari angkutan laut dan udara, namun efektifitas dan efisiensi masih terlalu kurang. Kondisi tersebut merupakan peran dari pimpinan yang sebagaimana hasil penelitian mengungkapkan bahwa terdapat penempatan sumber daya pegawai sesuai fungsi yang dibutuhkan dalam koordinasi RIP Karimunjawa di tempat yang berdekatan dengan kebutuhan dan kegiatan koordinasi. Beberapa struktur tersebut seperti, kepala kantor UPP Karimunjawa, bendahara pemasukan, dan sekretaris. Unsur dari fungsi tersebut, merupakan adanya pengembangan kebutuhan dari birokrasi yang telah disesuaikan dengan masyarakat atau demokrasi local pada daerah tertentu.

Uraian diatas dapat digambarkan secara sederhana bagaimana fungsi UPP Karimunjawa terhadap RIP Karimunjawa, dalam mengkoordinasikan perannya terhadap sistem politik secara internal (hierarkhi lembaga), dan eksternal (masyarakat, dan intansi disekitar DLKr DLKp), pengendalian, dan pendisiplinan organisasi UPP Karimunjawa, sebagai berikut



Tabel 4.25. Fungsi UPP Karimunjawa terhadap RIP Karimunjawa

Kompleksitas pada masyarakat modern memberikan dampak bagi pengelolaan birokrasi. Birokrasi semakin memiliki peranan yang sentral dari hubungannya antara masyarakat dan pemerintah sebagai pembuat kebijakan (Sunarto, 2016: 69). Untuk itu penyelenggaraan birokrasi, mengutamakan asas birokrasi sebagai pelayan publik, yang menyelesaikan persoalan dan tuntutan warga negara (Handoyo, 2016: 123). Bagaimana mengetahui hubungan UPP Karimunjawa dalam peranannya terhadap kebijakan RIP Karimunjawa kepada masyarakat, memang menjadi poin penting adanya pembangunan agar dapat diterima secara pengetahuan, praksis, dan pengelolaan setelahnya. UPP Karimunjawa sebagai penyelenggara pelabuhan memiliki interaksi dengan masyarakat berkaitan dengan pelayanan jasa pelabuhan sesuai dengan peraturan, namun dari adanya pembangunan Legonbajak hubungan birokrasi UPP Karimunjawa tidak lepas dari komunikasinya kepada masyarakat untuk menjalin sosialisasi agar memiliki keselarasan terhadap maksud dan tujuan dari pembangunan. Fungsi tersebut tentu tidak bergeser sepenuhnya dari yang tertera dalam peraturan, dalam melakukan sosialisasi dinamisme ini diatur dengan dikeluarkannya surat keputusan dari ditjenhubla untuk senantiasa berkoordinasi dengan pihak lingkungan sekitar agar dapat memahami berjalannya proses pembangunan.

Sosialisasi yang dilakukan sebagaimana telah diuraikan dari hasil penelitian dilakukan dengan mengundang stakeholder yang ada di lingkungan, dari Camat Karimunjawa, Petinggi Desa Karimunjawa, Petinggi Desa Kemujan, Rt/Rw sekitar lokasi pembangunan Legonbajak, dan pihak instansi yang ada di Karimunjawa.

Banyak persoalan masyarakat yang hampir dibantu dengan fungsi dari birokrasi, seperti yang telah dikutip dalam Sunarto (2016: 69) masyarakat modern menjadikan kehidupan memiliki banyak persoalan yang harus diselesaikan, bahkan melalui peranan birokrasi seperti pada beberapa gejala peristiwa masyarakat tentang masalah lingkungan hidup, yang ada di

Karimunjawa, Pembangunan ini menjadi solusi untuk meningkatkan terjaminnya kesejahteraan sosial.

Sejalan dengan pemikiran tersebut, Sunarto melanjutkan uraiannya, bahwa birokrasi dapat memiliki sumber kekuasaan yang menonjol dalam sistem politik Indonesia. Dalam Sunarto (2016: 69) mengutip dari uraian Mas'ood dan Mac Adrews, setidaknya birokrasi memiliki 4 sumber kekuasaan sebagai unsur dari pemerintahan, berikut uraian kekuasaan tersebut sebagaimana UPP Karimunjawa menjadi bagian dari pemerintahan dalam perannya terhadap kebijakan RIP Karimunjawa pembangunan Legonbajak tahun 2017 yang menjadikan semakin kuat, diantaranya:

- b. Memiliki Peran birokrasi sebagai personifikasi negara, UPP Karimunjawa merupakan unit lembaga dari Kementrian Perhubungan yang memiliki kewenangan sebagai penyiapan rancangan RIP Karimunjawa sesuai DLKp dan DLKr yang berlaku. Adanya sumber kekuasaan yang menjadikan birokrasi sebagai personifikasi dari negara memungkinkan gerak dan arah birokrasi yang cenderung lebih mengendalikan warga negara (Sunarto, 2016: 70). Sebagai control dari kekuasaan tersebut, terdapat beberapa asas yang membatasi kekuasaan birokrasi, yakni didasarkan asas kepentingan umum, UPP Karimunjawa memiliki asas sebagaimana yang tertera pada Kementraian Perhubungan yakni, keselamatan, kemanan, responsive, dan humanis.
- c. Memiliki referensi tertentu sebagai informasi, Adanya penguasaan informasi dari birokrasi didukung dengan perannya sebagai pelaksana dari suatu kebijakan yang mengatahui secara langsung proses di lapangan, yang mana berhubungan dengan beberapa faktor yakni masyarakat dan lingkungan, sehingga hal tersebut menjadikan birokrasi terlebih unggul dalam aspek informasi daripada politisi atau anggota badan legislative (Sunarto, 2016: 70). UPP Karimunjawa sebagai penyelenggara pelabuhan memilki data dan informasi lapangan (fakta)

yang dibutuhkan dalam perhitungan dan pertimbangan adanya alternatif tertentu yang dibutuhkan.

- d. Memiliki kecakapan dan pengetahuan dari hal teknis, Sebagai peran dari pelaksana suatu kebijakan, yang mana bertujuan untuk menyelesaikan berbagai permasalahan pada aspek kehidupan masyarakat, maka birokrasi memiliki berbagai sumber daya tenaga ahli teknis. Kemudian, sumber daya tersebut dialokasikan kedalam beberapa unit satuan kerja, untuk menjalankan fungsi dan tugasnya secara professional (Sunarto, 2016:70). Kelengkapan data yang dibutuhkan pada RIP merupakan hasil lapangan yang dikumpulkan oleh UPP Karimunjawa dengan sumber daya pegawai yang sesuai kebutuhan dalam RIP Karimunjawa, seperti teknis perkapalan, teknis mesin, perbendaharaan, dan geografi. Melihat tersebut tidak pula dipungkiri oleh masyarakat bahwa sumber daya pada birokrasi merupakan sumber daya yang memiliki kapabilitas pada aspek tertentu, sehingga mampu lebih efektif dalam menyelesaikan atau melaksanakan suatu kebijakan berdasarkan undang-undang.
- e. Memiliki status sosial tinggi pada masyarakat, di Indonesia status sosial masih berlaku pada masyarakat, yang kemudian pada birokrasi pula dipandang sebagai kelompok *elit penguasa* dari persepsi masyarakat (Sunarto, 2016: 70). Hal tersebut mendorong adanya kekuasaan birokrasi yang semakin kuat dalam menyerap informasi dan memberikan solusi terhadap masyarakat. Sebagai personifikasi negara, UPP Karimunjawa memiliki peran penting dari artikulasi pemerintah kepada masyarakat dari adanya pembangunan Legonbajak agar tidak menimbulkan kesalahpahaman terhadap kegiatan pembangunan yang berlangsung dan terganggunya aktifitas sosial lainnya.

Sumber kekuasaan yang diperankan UPP Karimunjawa terhadap kebijakan pembangunan Legonbajak yang tertuang dalam RIP Karimunjawa memiliki



urgensi yang penting, hal tersebut membuktikan bahwa suatu sistem yang ada pada kebijakan memiliki peran dan kecakapan yang berbeda dan diperlukan dalam suatu rancangan kebijakan demi tercapainya hakikat adanya kebijakan tersebut sebagai solusi dari masalah publik, disamping hanya sebagai agenda politik.

Kekuasaan yang tergolong besar dimiliki oleh birokrasi tidak terlepas dari adanya patologi. Sejak terbentuknya birokrasi sebagai alat dari pemerintahan untuk menjalankan program dari pemerintahan, institusi tersebut kenyataannya cenderung dipresepsikan masyarakat secara negative (Sunarto, 2016: 64). Birokrasi dinilai tidak dapat menyelesaikan permasalahan seperti yang diharapkan, baik dari segi formal kebijakan, maupun pemuas kebutuhan publik. Selain itu, masih terjadinya kasus korupsi, kolusi, dan nepotisme (kkn) mengakibatkan pelaksanaan dan tujuan dari kebijakan terhambat (Handoyo, 2016: 121)

Pembangunan yang direncanakan pemerintah merupakan langkah progressive untuk mencapai kemajuan bagi masyarakat. Perkembangan jaman pula, menambah kompleksitas dari suatu permasalahan pembangunan tersebut. Pembangunan dilakukan dengan upaya untuk mencapai konsep negara kesejahteraan, dimana negara tidak hanya menyelesaikan suatu pelanggaran-pelanggaran yang ada di masyarakat, namun dapat pula memberikan dampak pertumbuhan bagi masyarakat (Sunarto, 2016: 64).

Untuk mencapai tujuan dari konsep tersebut, pemerintah melakukan upaya sistematis dalam menyusun kebijakan, dari perencanaan hingga evaluasi, agar sesuai dengan target dan hasil yang sesuai. Untuk itu, birokrasi sebagai pelaku dari pelaksana kebijakan, dalam hal ini adalah sebagai satuan yang memberikan pelayanan dan pelaksana pembangunan diorganisasikan sedemikian rupa untuk menangani tugas-tugas dari pemerintahan. Dalam tiap tugas dari birokrasi, penyelenggaraanya dilakukan berdasarkan kapabilitas dan keterampilan tertentu (Handoyo, 2016: 107). Dengan mendukung hal tersebut setidaknya dalam

Sunarto (2016: 65) memberikan uraian dari Schoorl, mengenai ciri-ciri dari birokrasi, antara lain.

- i. Mampu mengambil keputusan secara rasional
- ii. Memiliki pola hubungan hierarki wewenang
- iii. Memiliki sistem kerja dan aturan tertentu
- iv. Memiliki tugas-tugas yang bersifat rutin
- v. Memeiliki sentralisasi kekuasaan.

Permasalahan pada birokrasi diperhatikan oleh seorang ahli, Max Weber menganalisis dari patologi yang terjadi birokrasi, yang kemudian memberikan pemikirannya mengenai tipe birokrasi yang ideal. Dalam Sunarto (2016: 65) menguraikan pemikiran dari Max Weber mengenai konsep dari tipe ideal berokrasi, dengan sebagai berikut.

Pertama, terdapat spesifikasi pembagian tugas dengan distribusi sumber daya kapasitas dan peran yang jelas, dengan itu tugas yang terdapat pada suatu sistem birokrasi ditangani oleh aktor-aktor yang memiliki kecakapan pada bidangnya, sehingga mencapai hasil maksimal dari tujuan pekerjaan. Untuk mencapai aspek itu, perlu adanya rekrutmen pegawai sesuai dengan bidang tanggung jawabnya. Pendiisiplinan SDM (sumber daya manusia) terkait dalam pembangunan pelabuhan Legonbajak tahun 2017 memiliki artian dalam mengelola dan mengatur sumber daya pegawai terkait pembangunan sesuai fungsi dan secara optimal untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

SDM diartikan sebagai para pegawai kantor UPP Karimunjawa. Pegawai kantor UPP Karimunjawa terdiri dari ASN (aparatur sipil negara) dan pegawai honorer. Secara kebijaksanaan, RIP Karimunjawa tahun 2017 lebih diperankan oleh pegawai ASN, namun dalam pembantuan lapangan banyak mengalami kekurangan tenaga kerja dalam mengelola dan melaksanakan kebijakan, sehingga dibantu dengan pegawai honorer yang mana tidak sesuai dengan tugas utamanya. Namun, pegawai ASN menjelaskan bahwa penugasan tersebut tidak

bertentangan dengan norma kerja dan tetap disesuaikan secara fungsinya guna efektifitas dan efisiensi kebijakan.

Kedua, pengorganisasian sumber daya melalui jabatan dengan sistem hierarki, yang mana terdapat kerja sistem yang terstruktur dan terkontrol antar jabatan-jabatan tertentu. Dengan kata lain, jabatan tinggi dapat mengawasi kerja dan tanggung jawab jabatan yang rendah pada sub-bagian tugas birokrasi tertentu. Selain itu, bentuk pertanggung jawaban lebih menjadi rapi. Banyak kerjasama yang terjadi, pertemuan rapat, koordinasi, dan masukan dari berbagai pihak. Pengaturan sumber daya disesuaikan secara hati-hati, agar tidak terjadi *job burnout*. Penuturan dari pihak kantor UPP Karimunjawa mengatur sedemikian rupa agar tugas dikerjakan sesuai dengan kapabilitas pegawai. pertemuan, rapat, dan koordinasi dilakukan oleh kepala kantor UPP Karimunjawa pak Hendrik, Bendahara kantor UPP Karimunjawa Sutarto, dan Sekretaris Dhona Suci, serta beberapa tenaga honorer seperti Mas Luthfi Bazahir dan Ahmadyun Ryan, pihak tersebut lebih banyak berkoordinasi secara vertical, dengan artian banyak mengunjungi rapat yang dilakukan di luar kota, dan kerjasama pihak ketiga, dan tidak lepas dari fungsi koordinasi horizontal (secara internal).

Beberapa tugas terdapat peninjauan secara lapangan untuk memperoleh data, pemeriksaan, dan survey yang mana dilakukan di tempat utama yakni kepulauan Karimunjawa, dan khususnya wilayah pembangunan pelabuhan Legonbajak. Tugas yang berkaitan dengan hal tersebut lebih banyak dilakukan oleh tim peninjau lapangan, yang membantu mengumpulkan data, informasi, survey, dan perhitungan yang dibutuhkan. Tim oeninjau lapangan bekerjasama dengan tim-tim peneliti, pengawas dan peninjau dari Inspektorat perhubungan, kunjungan kerja pemerintah provinsi/ kabupaten, AMDAL, PT. Dian Santosa, dan PT. Sarana Bina Ekatama.

Ketiga, kegiatan didalam organisasi memiliki konsistensi sistem aturan. Birokrasi memiliki fungsi dan tugas yang bersifat rutin terhadap beberapa kebijakan yang telah dikalsifikasi berdasarkan jenis birokrasi. Sistem aturan

konsisten tersebut mengatur permasalahan yang konkrit terhadap masyarakat atau lingkungan. Pejabat terikat dengan disiplin dan kontrol yang kuat dan sistematis untuk menjalankan fungsinya (Handoyo, 2016: 107). UPP Karimunjawa secara hierarkhis birokrasi merupakan kantor yang memiliki tugas sebagai penyelenggara kegiatan-kegiatan di pelabuhan sesuai DLKp dan DLKr yang berlaku. Memastikan berjalannya kegiatan pelabuhan dan pelayanan pada transportasi laut di pelabuhan, selain itu terhadap RIP Karimunjawa tugas dan fungsi UPP Karimunjawa termuat dalam peraturan dan keputusan, beberapa diantaranya proses dari penyiapan rancangan, pengawas, dan pelapor dari kegiatan pembangunan.

Uraian tersebut sebagaimana idealnya dapat memberikan gambaran UPP Karimunjawa bagaimana sistem birokrasi dapat berjalan secara teratur dan sistematis terhadap pengelolaan kebijakan RIP Karimunjawa dengan memberikan dampak yang maksimal dan solutif. Hal tersebut, birokrasi dapat diartikan sebagai alat untuk mencapai efisiensi dan efektifitas dari terselenggaranya proses pemerintah dan kebijakan. Selain itu, melihat dari sisi formalitas yang telah diuraikan, birokrasi adalah suatu organisasi yang bersifat rasional dan obyektif, untuk menjalankan fungsi, mengembangkan aturan dan keputusan, dan mengelola permasalahan yang terjadi di masyarakat.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **1. Simpulan**

Berdasarkan hasil penelitian tentang “Peran UPP Kelas III Karimunjava Terhadap Kebijakan Pembangunan Pelabuhan Legonbajak Tahun 2017” disimpulkan sebagai berikut.

1. Kebijakan telah berhasil dilaksanakan dengan sistematis melalui proses pengusulan dari 2014 hingga 2017 yang mempertimbangkan RTRW pengembangan wilayah Jawa Tengah dan Jepara agar mencapai pertumbuhan dan kesejahteraan, dan mengembangkan kebijakan lanjutan sebagai uji layak sandar dan fasilitas pelabuhan di Legonbajak.
2. UPP Karimunjava memiliki peran sebagai penyelenggara kebijakan dan memiliki kewenangan dalam perencanaan dan penyusunan kebijakan, pengadaan PPK, pengawasan implementasi, koordinasi kerjasama dengan birokrasi lain, masyarakat, dan pihak swasta.

#### **2. Saran**

Sistem dan proses pada dinamika peran UPP Kelas III Karimunjava terhadap kebijakan RIP Karimunjava memiliki jangka waktu yang panjang, perlu adanya pembaharuan sistem birokrasi agar lebih efektif dan efisien. Peran dari kepala kantor cukup memberikan dorongan terhadap fungsi dan tugas birokrasi UPP Karimunjava, namun mengingat lokasi UPP Karimunjava yang memiliki jarak jauh dengan hirarkhis struktur di atasnya diperlukan pembaharuan manajemen dengan memasukan unsur teknologi didalam penyelenggaraanya, seperti sitem komunikasi dan informasi teknologi yang digunakan sebagai pelaporan, pemberitahuan, dan koordinasi.

[Type here]

## DAFTAR PUSTAKA

- A. Caporaso, James, dan P. Levine, David. 2015. *Teori-teori Ekonomi Politik. Teori-Teori Ekonomi Politik*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Balai Taman Nasional. *Penataan Zonasi Taman Nasional Karimunjawa Kabupaten Jepara Provinsi Jawa Tengah*. Semarang. Jurnal Desember 2004.
- Cushway, Barry, dkk. 1995. *Perilaku dan Desain Organisasi*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Dwi, Nunuk. 2014. *Pengantar Ilmu Ekonomi Dalam Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Handoyo, Eko, dkk. 2016. *Etika Politik*. Semarang: Widya Karya.
- Hasan Bisri, Mashur. 2017. *Kontrol Politik Birokrasi Dalam Kebijakan Publik*. Jurnal Universitas Islam Raden Rahmat Malang.
- Kencana Syafi'ai, Inu. 2013. *Pengantar Ilmu Pemerintahan*. Bandung: Refika Aditama.
- Kartono, Kartini. 1986. *Pengantar Metodologi Riset*. Bandung: Penerbit Alumni.
- Lembaran Negara. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 62 tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.
- Lembaran Negara. Peraturan Gubernur No. 10 tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan.
- Moleong, j, Lexy. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Santoso, Purwo. 2010. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: RSOPG UGM.
- Seftyono, Cahyo. 2018. Draft Manuskrip: Politik Kebijakan Publik: Pengantar Untuk Mahasiswa dan Peneliti Pemula.

- Setiawan Dinworo, Aviv. 2013. *Peran Institusi Penelitian Dan Pengembangan Dalam Perumusan Kebijakan (Studi Pada Bidang Penelitian Dan Pengembangan di Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Daerah Kabupaten Gresik)*. Jurnal Mahasiswa Unesa.
- Subakti, Ramlan. 2010. *Memahami Ilmu Politik*. Jakarta: Grasindo.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sunarto. 2016. *Sistem politik Indonesia*. Yogyakarta: Magnum Pustaka Utama.
- Soares, Armando. 2015. *Peranan Pemerintah Daerah Dalam Perencanaan Pembangunan Daerah*. Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Tri Buana Tunggadewi.
- Winarno, Budi. 2016. *Kebijakan Publik Era Globalisasi*. Yogyakarta: CAPS.
- Yusuf, Muh. Dkk. 2007. *Kebijakan Pengelolaan Sumberdaya Pesisir Dan Laut Kawasan Taman Nasional Karimunjawa Secara Berkelanjutan*. Jurnal IPB Bogor.
- Zainal Abidin, Said. *Peran Pemerintah Dalam Pembangunan*. Artikel STIA LAN Jakarta.

## Lampiran- lampiran

### Lampiran 1. Instrumen Penelitian

#### INSTURMEN PENELITIAN

**Judul** : PERAN UPP KELAS III KARIMUNJAWA DALAM KEBIJAKAN PEMBANGUNAN PELABUHAN LEGONBAJAK TAHUN 2017

**Peneliti** : Damai Aji Psngestu (3312416028)

Dari rumusan masalah yang telah diuraikan, dan dengan menggunakan metode yang telah dijelaskan, maka dirumuskan instrument penelitian dari teknik wawancara sebagai berikut.

1. Rumusan masalah : Bagaimana kebijakan pembangunan pelabuhan Legonbajak tahun 2017 dalam rangka solusi keadaan isolasi akibat cuaca di Karimunjava?

Untuk menjawab pertanyaan poin 1 pada rumusan masalah dengan tujuan yang ditelaha ditetapkan maka, diuraikan pertanyaan penelitian sebagai berikut :

#### ANALISIS KEBIJAKAN

##### *Describing point*

1. Apa permasalahan yang terjadi pada daerah kepulauan Karimunjava sehingga diperlukan adanya kebijakan RIP Pelabuhan Karimunjava?
2. Kapan terjadinya permasalahan sehingga perlu diusulkan menjadi RIP Kepulauan Karimunjava?
3. Bagaimana dampak yang ditimbulkan dari adanya permasalahan tersebut?
4. Siapa saja yang dirugikan dengan adanya kondisi permasalahan tersebut?
5. Bagaimana tuntutan yang terjadi sehingga diperlukan adanya kebijakan RIP Kepulauan Karimunjava?
6. Siapa saja yang terlibat dari adanya pencarian fakta (*describing*) permasalahan yang terjadi?



7. Bagaimana proses dan teknik pembagian kerja untuk mencari fakta yang telah terjadi?

***Analyzing point***

1. Bagaimana faktor penghambat yang perlu diperhatikan dalam memberikan solusi atau alternatif keputusan terhadap permasalahan?
2. Bagaimana faktor pendorong yang perlu diperhatikan dalam memberikan solusi atau alternatif keputusan terhadap permasalahan?
3. Bagaimana hasil deskripsi permasalahan yang dilakukan oleh beberapa pihak yang terlibat?
4. Bagaimana alternatif- alternatif yang diberikan oleh beberapa pihak terkait permasalahan?
5. Bagaimana ukuran yang digunakan untuk menentukan alternatif tersebut?
6. Bagaimana hambatan yang terjadi antar pihak dalam menentukan alternatif?

***Evaluating point***

1. Apakah terjadi usulan perubahan tertentu terhadap alternatif yang telah disusun?
2. Bagaimana ukuran yang digunakan dalam proses pelaksanaan kebijakan agar sesuai target yang telah ditentukan?
3. Bagaimana tahapan secara struktur fungsional dsism mnevaluasi setiap pelaksanaan kebijakan, baik secara target, permasalahan lapangan, dan bentuk pengaduan pihak luar?
4. Bagaimana ukuran yang digunakan dalam menilai dampak pembangunan?
5. Bagaimana alternatif yang digunakan untuk memperbaiki segala kekeliruan, baik dari segi internal struktur fungsional, maupun teknis pembangunan?

***Intrepretatif point***

1. Bagaimana penggunaan sumber daya secara efektif dan efisien, baik secara internal, maupun teknis pembangunan?
2. Bagaimana dampak yang terjadi saat ini dengan adanya kebijakan tersebut?

3. Apakah diperlukan adanya perbaikan dan peningkatan setelah upaya pembangunan berdasarkan RIP Kepulauan Karimunjawa baik dari segi prosedur proses pengajuan kebijakan, maupun proses teknis pembangunan?
4. Bagaimana hasil evaluasi yang telah dilakukan, baik secara prosedural kebijakan, maupun teknis pembangunan?

***Model sistem point***

Mencari jawaban atas berlangsungnya RIP dengan menelaah beberapa poin penting diantaranya

- a. Faktor penghambat dan pendorong
- b. Kebutuhan lingkungan
- c. Actor-aktor terkait.

Disusun pertanyaan wawancara sebagai berikut:

1. Bagaimana faktor pendukung yang ada terhadap kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa?
2. Bagaimana faktor penghambat yang ada terhadap kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa?
3. Bagaimana pertimbangan dan kalkulasi terhadap faktor-faktor tersebut?
4. Bagaimana mempertimbangkan dan kalkulasi kebutuhan pembangunan di dalam RIP sebagai solusi permasalahan yang terjadi?
5. Bagaimana pembagian kewenangan actor yang terkait terhadap kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa?
6. Bagaimana pengaruh yang terjadi antar actor dalam kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa?
7. Bagaimana proses yang terjadi dalam menyadarkan pandangan antar actor berdasarkan ikatan satu tujuan?

***Model Proses kebijakan point***

Setelah mengetahui uraian poin dari latar awal, isi, pihak terkait, unsur-unsur, dan faktor yang terdapat pada kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa, maka langkah selanjutnya mendalami dan menelaah pada tahapan peran dari UPP Kelas III Karimunjawa terhadap proses tersebut. Diantaranya mengajukan pertanyaan sebagai berikut:

1. Identifikasi poin.  
Bagaimana tahapan dan proses identifikasi dari proses kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa oleh UPP Kelas III Karimunjawa?
2. Perumusan poin.  
Bagaimana tahapan dan proses perumusan dari proses kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa oleh UPP Kelas III Karimunjawa?
3. Pengesahan poin.  
Bagaimana tahapan dan proses pengesahan dari proses kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa oleh UPP Kelas III Karimunjawa?
4. Pelaksanaan poin.  
Bagaimana tahapan dan proses pelaksanaan dari proses kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa oleh UPP Kelas III Karimunjawa?
5. Penilaian poin.  
Bagaimana tahapan dan proses penilaian dari proses kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa oleh UPP Kelas III Karimunjawa?

Rumusan Masalah : 2. Bagaimana peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam kebijakan pembangunan pelabuhan Legonbajak Karimunjawa tahun 2017?

Rumusan masalah kedua menelaah peran UPP Kelas III Karimunjawa lebih dalam terhadap kewenangannya dalam proses kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa. Sehingga, diharapkan dapat mendapat informasi yang lebih lengkap mengenai situasi birokrasi politik Indonesia secara umum dan keterkaitannya terhadap kebijakan,

terkhususnya pada program pembangunan Nawacita Kabinet Kerja Jokowi-JK tahun 2016.

Untuk itu, disusun pertanyaan wawancara berdasarkan landasan teori yang telah disusun sebagai berikut:

1. Bagaimana keadaan sumber daya manusia yang ada dalam UPP Kelas III Karimunjawa sebagai peran dan fungsinya yang telah diatur dalam peraturan?
2. Bagaimana struktur hierarkhis yang ada dalam UPP Kelas III Karimunjawa sebagaimana diatur dalam peraturan?
3. Bagaimana aturan dan norma kerja yang ada dalam UPP Kelas III Karimunjawa?
4. Bagaimana fungsi dan tugas setiap jabatan dalam UPP Kelas III Karimunjawa?
5. Bagaimana hubungan kelembagaan yang terjadi disekitar lingkungan wilayah kerja UPP Kelas III Karimunjawa?
6. Bagaimana produktifitas dan kapasitas sumber daya manusia yang dimiliki dari segi teknis, administrasi, dan informasi?

### ***Fungsi birokrasi poin***

Analisis terhadap fungsi UPP Kelas III Karimunjawa terhadap proses kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa.

Poin fungsi :

- a. Fungsi koordinasi
  1. Bagaimana UPP Kelas III Karimunjawa mengkoordinasikan elemen masyarakat dengan adanya kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa?
  2. Bagaimana gejala yang timbul dari masyarakat yang mempengaruhi proses kebijakan dan keputusan yang dilakukan UPP Kelas III Karimunjawa?
  3. Bagaimana upaya UPP Kelas III Karimunjawa yang dilakukan dari adanya gejala yang timbul dari masyarakat?
  4. Bagaimana upaya UPP Kelas III Karimunjawa yang dilakukan dari adanya gejala yang timbul dari lingkungan alam?

b. Fungsi pendisiplinan

1. Bagaimana pembagian struktur fungsional internal terhadap proses kebijakan yang dilakukan oleh UPP Kelas III Karimunjawa sebelum proses identifikasi permasalahan RIP?
2. Bagaimana pembagian struktur fungsional internal terhadap proses kebijakan yang dilakukan oleh UPP Kelas III Karimunjawa setelah proses identifikasi permasalahan RIP?
3. Bagaimana sistematika UPP Kelas III Karimunjawa dalam menentukan tugas struktur fungsional internal dalam kebijakan baik dari segi aturan, dan keputusan pimpinan?
4. Bagaimana aturan dan batasan kewenangan yang berlaku selama proses kebijakan bagi UPP Kelas III Karimunjawa?
5. Bagaimana kontrol yang dilakukan dalam menjalankan peraturan tersebut?
6. Bagaimana kontrol yang dilakukan dalam menjalankan pembangunan oleh UPP Kelas III Karimunjawa?
7. Bagaimana upaya pengembangan yang dilakukan jika mengalami kendala pada internal UPP Kelas III Karimunjawa?

c. Pengendalian poin

1. Bagaimana peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam hubungan antar lembaga negara terkait RIP Kepulauan Karimunjawa?
2. Bagaimana peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam hubungan antar hierarkhis internal kementerian perhubungan terkait RIP Kepulauan Karimunjawa?
3. Bagaimana informasi yang dimiliki UPP Kelas III Karimunjawa untuk proses kebijakan?
4. Bagaimana kekuatan teknis yang dimiliki UPP Kelas III Karimunjawa dalam kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa?

5. Bagaimana pengambilan keputusan vital/alternative yang dilakukan UPP Kelas III Karimunjawa setelah menemui kendala pada lapangan/saat pembangunan berlangsung?
6. Bagaimana proses komunikasi terhadap semua elemen dengan adanya perubahan keputusan/ keputusan alternatif di lapangan/ saat pembangunan berlangsung?

***Paradigma birokrasi modern poin***

1. Bagaimana pemahaman pegawai terhadap kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa?
2. Bagaimana fungsi-fungsi pegawai terhadap kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa?
3. Bagaimana pendelegasian wewenang yang diberikan kepada UPP Kelas III Karimunjawa terhadap RIP Kepulauan Karimunjawa?
4. Bagaimana efektifitas dan efisiensi yang dijalankan agar optimal terhadap berlangsungnya kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa?
5. Bagaimana gaya kepemimpinan yang dilakukan terhadap RIP Kepulauan Karimunjawa?
6. Bagaimana sistem audit yang digunakan UPP Kelas III Karimunjawa terhadap kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa?

Indikator penilaian paradigma birokrasi modern

Menganalisis jawaban wawancara berdasarkan teori yang telah diuraikan dengan penilaian terhadap penjelasan poin-poin yang disusun.

No.	Paradigm birokrasi modern	Indikator-indikator	
1.	Pengembangan kelembagaan birokrasi	1. Pemahaman dan pengimplementasikan visi, misi, fungsi, dan wewenang yang terdapat pada kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa.	

		<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Penguasaan optimalisasi kerja yang efektif dan efisien terhadap kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa.</li> <li>3. Pengembangan gaya kepemimpinan UPP Kelas III Karimunjawa terhadap kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa.</li> </ol>	
2.	Manajemen sumber daya	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ketepatan perencanaan tenaga kerja pada UPP Kelas III Karimunjawa dengan kebutuhan terhadap kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa.</li> <li>2. Kemampuan penempatan pegawai utama dan pembantu terhadap kebijakan RIP Kepulauan Karimunjawa.</li> <li>3. Penentuan sistem anggaran.</li> <li>4. Kemampuan perencanaan, pembinaan, dan pengembangan yang dilakukan UPP Kelas III Karimunjawa.</li> <li>5. Pola pemutusan atau kerjasama hubungan kerja.</li> <li>6. Audit kepegawaian.</li> </ol>	
3.	Pengembangan sistem kerja	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemahaman tentang tugas pokok yang harus dilaksanakan.</li> <li>2. Penguasaan mekanisme perencanaan.</li> <li>3. Pengaturan standart operating procedures (SOP)</li> </ol>	

		4. Koordinasi dalam kegiatan birokrasi.	



## Lampiran 2. Surat Penelitian



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL**  
Gedung C.7 Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang 50229  
Telepon +62248508006, Faksimile +62248508006 ext 12  
Laman: <http://fis.unnes.ac.id>, surel: [fis@mail.unnes.ac.id](mailto:fis@mail.unnes.ac.id)

Nomor : B/4257/UN37.1.3/LT/2020  
Hal : Permohonan Izin Observasi

26 Juni 2020

Yth. Kepala Kantor UPP Kelas III Karimunjawa  
Kantor UPP Kelas III Karimunjawa di Karimunjawa

Dengan hormat, bersama ini kami sampaikan bahwa mahasiswa di bawah ini:

Nama : Damai Aji Pangestu  
NIM : 3312416028  
Program Studi : Ilmu Politik, S1  
Semester : Genap  
Tahun akademik : 2019/2020  
Topik observasi : Peran UPP Kelas III Karimunjawa Dalam Kebijakan Pembangunan Pelabuhan Karimunjawa tahun 2017

Kami mohon yang bersangkutan diberikan izin observasi untuk penelitian awal skripsi di perusahaan atau instansi yang Saudara pimpin, dengan alokasi waktu 30 Juni s.d. 30 Juli 2020.

Atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami mengucapkan terima kasih.

Wakil Dekan FIS  
Wakil Dekan Bid. Akademik,  
Prof. Dr. Wasino, M. Hum.  
NIP. 196408051989011001

Tembusan:  
Dekan FIS;  
Universitas Negeri Semarang



Nomor Agenda Surat: 572 955 051 6

Sistem Informasi Surat Masuk - UNNES (2020-06-26 8:35:28)



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL**  
Gedung C.7 Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang 50229  
Telepon +62248508006, Faksimile +62248508006 ext 12  
Laman: <http://fis.unnes.ac.id>, surel: [fis@mail.unnes.ac.id](mailto:fis@mail.unnes.ac.id)

Nomor : B/4258/UN37.1.3/LT/2020 26 Juni 2020  
Hal : Permohonan Izin Observasi

Yth. Kepala Bagian Tata Usaha Kantor UPP Kelas III Karimunjawa  
Kantor UPP Kelas III Karimunjawa di Karimunjawa

Dengan hormat, bersama ini kami sampaikan bahwa mahasiswa di bawah ini:

Nama : Damai Aji Pangestu  
NIM : 3312416028  
Program Studi : Ilmu Politik, S1  
Semester : Genap  
Tahun akademik : 2019/2020  
Topik observasi : Peran UPP Kelas III Karimunjawa dalam Kebijakan Pembangunan  
Pelabuhan Karimunjawa tahun 2017

Kami mohon yang bersangkutan diberikan izin observasi untuk penelitian awal skripsi di perusahaan atau instansi yang Saudara pimpin, dengan alokasi waktu 30 Juni s.d. 30 Juli 2020.

Atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami mengucapkan terima kasih.

  
 i.p. Dekan FIS  
 Wakil Dekan Bid. Akademik,  
 Prof. Dr. Wasino, M. Hum.  
 NIP-196408051989011001

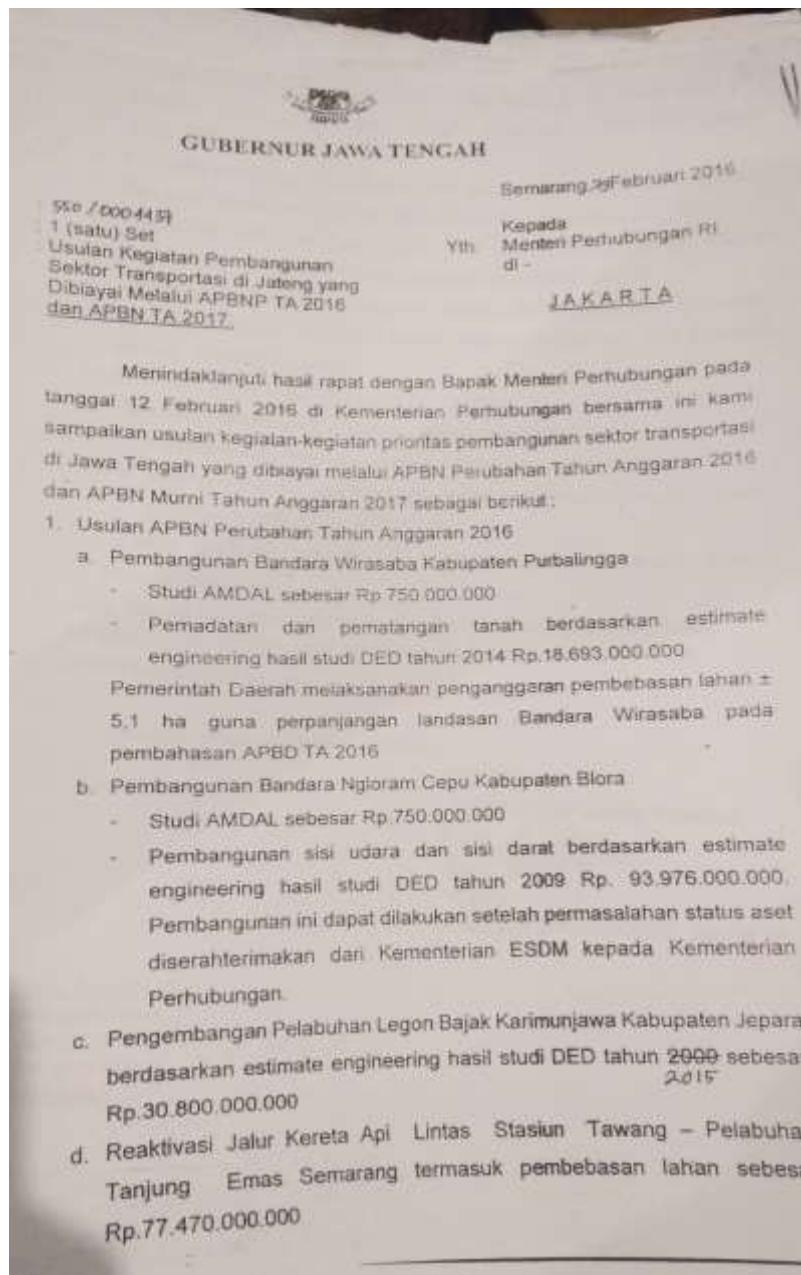
Tembusan:  
 Dekan FIS;  
 Universitas Negeri Semarang



Nomor Agenda Surat : 476 054 105 2

Sistem Informasi Surat Dinas - UNNES (2020-06-25 8:30:20)

### Lampiran 3. Dokumen dan arsip kebijakan





**RENCANA INDUK PELABUHAN  
KARIMUNJAWA  
PROVINSI JAWA TEN**



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN  
LAUT**

**TAHUN 2016  
(2016 – 2031)**





## BUPATI JEPARA

### Surat Rekomendasi Tata Ruang

Nomor : 650/0666

Menunjuk Surat Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Karimunjawa Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Nomor PR.203/1/1/UPP.KRJW-2016 tanggal 15 Januari 2016 perihal Rekomendasi Rencana Induk Pelabuhan Karimunjawa, yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : AHMAD MARZUQI

Jabatan : BUPATI JEPARA

Dengan ini menerangkan bahwa:

1. Pemohon : Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Karimunjawa
2. Tujuan pemanfaatan : Pengesahan Rencana Induk Pelabuhan Karimunjawa
3. Lokasi : Kecamatan Karimunjawa

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara Nomor 2 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Jepara Tahun 2011-2031 Pasal 12, bahwa Pelabuhan Karimunjawa dapat dikembangkan menjadi pelabuhan pengumpan skala regional.

Demikian surat rekomendasi ini dibuat untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Jepara, 31 Januari 2016









**GUBERNUR JAWA TENGAH**

PERATURAN GUBERNUR JAWA TENGAH

NOMOR 10 TAHUN 2017  
TENTANG

RENCANA INDUK PELABUHAN KARIMUNJAWA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR JAWA TENGAH,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka penyelenggaraan dan pedoman perencanaan pembangunan serta pengembangan pelabuhan, penyelenggara pelabuhan Karimunjawa wajib menyusun rencana induk pelabuhan pengumpulan regional pada lokasi yang ditetapkan, sesuai ketentuan Pasal 28 ayat (1) huruf b Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Gubernur menetapkan Rencana Induk Pelabuhan untuk pelabuhan pengumpulan regional;
  - b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Gubernur Jawa Tengah tentang Rencana Induk Pelabuhan Karimunjawa;
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1950 tentang Pembentukan Provinsi Jawa Tengah (Himpunan Peraturan-Peraturan Negara Tahun 1950 Halaman 86-92);
  2. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
  3. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 84, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4739), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5490);