

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Sistem Transportasi Laut

Sistem adalah suatu rangkaian yang terdiri dari dua atau lebih komponen yang saling berhubungan dan saling berinteraksi satu sama lain untuk mencapai tujuan dimana sistem biasanya terbagi dalam sub sistem yang lebih kecil yang mendukung sistem yang lebih besar. (Romney dan Steinbart, 2015:3).

Sistem Transportasi adalah gabungan dari beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Dalam setiap organisasi, perubahan pada satu komponen akan memberikan perubahan pada komponen lainnya (Tamin, 2008:9).

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh (Nasution, 1996:50) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi (Agus Imam Rifusa, 2010:10).

Transportasi Air (*Water Transport*) Transportasi melalui air terdiri dari transportasi air di pedalaman (*inland transport*) dan transportasi laut (*ocean transport*).

a. Transportasi air pedalaman Alat angkutan yang digunakan pada transportasi air pedalaman berupa sampan, kano, motor boat dan kapal. Jalan yang dilaluinya adalah sungai, kanal dan danau. Tenaga penggerak yang digunakan adalah pendayung, layar, tenaga uap, BBM, dan diesel.

b. Transportasi laut Alat angkutan di dalam transportasi laut adalah perahu, kapal api/uap, dan kapal mesin. Jalan yang dilalui adalah laut, samudera, dan teluk. Sedangkan tenaga penggerak yang digunakan antara lain adalah tenaga uap, BBM dan diesel.

Faktor-faktor yang mempengaruhi *Sistem Transportasi Laut* menurut

(Muh. Kadarisman, dkk, 2016:161) antara lain:

1. Efektivitas Formulasi Kebijakan

Terkait bahasan ini, berikut ditunjukkan hasil waawancara mendalam terhadap para informan yang menjelaskan bahwa formulasi kebijakan sistem transportasi laut di Indonesia merupakan bagian dalam proses kebijakan publik dan tahap ini adalah yang paling krusial, karena implementasi dan evaluasi kebijakan sebagai tahap selanjutnya hanya dapat dilaksanakan dengan efektif apabila tahap formulasi kebijakan telah selesai dengan baik. Di samping itu, kegagalan suatu kebijakan atau program sistem transportasi laut di Indonesia dalam mencapai tujuan-tujuannya, sebagian besar bersumber pada ketidaksempurnaan atau ketidakefektifan pengelolaan tahap formulasi. *Policy formulation* sama dengan pembentukan kebijakan, yaitu kebijakan sistem transportasi laut di Indonesia yang merupakan serangkaian tindakan pemilihan dalamnya termasuk pembuatan keputusan.

Penjelasan tersebut diperkuat hasil FGD bahwa efektivitas proses pembuatan/formulasi kebijakan negara (publik) di bidang transportasi laut, dapat dipandang dalam 2 (dua) macam kegiatan. Kegiatan pertama, adalah memutuskan secara umum apa yang harus dilakukan, atau dengan kata lain perumusan sistem transportasi laut yang diarahkan untuk memperoleh kesepakatan tentang sesuatu alternatif kebijakan yang dipilih, suatu keputusan yang menyetujui adalah hasil dari proses seluruhnya.

Kegiatan selanjutnya, diarahkan pada bagaimana keputusan-keputusan kebijakan di buat, dalam hal ini suatu keputusan kebijakan mencakup tindakan seseorang pejabat atau lembaga resmi atau yang berwenang menanganinya yaitu Kementerian Perhubungan RI, khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut,

untuk menyetujui, mengubah atau menolak suatu alternatif kebijakan yang tengah dipilih.

2. Prinsip Penetapan Formulasi Kebijakan

Dijelaskan hasil wawancara di lapang penelitian dengan informan bahwa untuk memperoleh kesepakatan tentang sistem transportasi laut seperti apa yang diinginkan tersebut, maka terdapat faktor faktor yang berpengaruh terhadap proses kesepakatan dalam informasi kebijakan sistem transportasi laut, di antaranya adalah adanya pengaruh tekanan-tekanan dari luar. Walaupun ada pendekatan formulasi kebijakan Sistem Transportasi Laut dengan nama "*rationale comprehensive*" yang berarti administrator sebagai pembuat keputusan, harus mempertimbangkan alternatif-alternatif yang akan dipilih tidak hanya berdasarkan penilaian rasional semata. Hal ini berarti bahwa proses dalam formulasi kebijakan Sistem Transportasi Laut tersebut tidak hanya dipisahkan dari dunia nyata (*dassain*), sehingga adanya tekanan dari luar dapat berpengaruh pula terhadap proses formulasi kebijakan.

Hasil triangulasi menunjukkan bahwa untuk memperoleh kesepakatan tentang sistem transportasi laut, maka setelah problem publik tersebut dimasukkan ke dalam agenda pemerintah, para pembuat keputusan memprosesnya ke dalam fase-fase *problem definition* agenda, yaitu hal-hal (*problem*) terkait sistem transportasi laut yang memperoleh penelitian dan perumusan secara aktif dan serius dari para pembuat keputusan proposal agenda, yaitu hal-hal (*problem*) yang telah mencapai tingkat diusulkan, telah terjadi perubahan fase merumuskan masalah ke dalam fase memecahkan masalah *bargaining agenda*, yaitu usulan-usulan kebijakan tadi ditawarkan untuk memperoleh dukungan secara aktif dan serius dan *continuing agenda*, yaitu hal-hal (*problem*) yang didiskusikan/dibahas dan dinilai secara terus menerus.

3. Alternatif Formulasi Kebijakan

Hasil penelitian tentang hal ini ditunjukkan dengan jawaban atas pertanyaan yang diajukan kepada para informan juga dalam proses triangulasi. Triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau pembandingan terhadap data tersebut. Bahwa terkait alternatif kebijakan yang dipilih dalam formulasi tahap perumusan usulan kebijakan, tahap ini merupakan kegiatan menyusun dan mengembangkan serangkaian tindakan yang yang perlu untuk memecahkan masalah, meliputi

identifikasi alternatif dilakukan untuk kepentingan pemecahan masalah. Terhadap problem yang hampir sama atau mirip, dapat saja dipakai alternatif kebijakan yang pernah dipilih, tetapi terhadap problem yang sifatnya baru, maka para pembuat kebijakan dituntut untuk secara kreatif menemukan dan mengidentifikasi alternatif kebijakan baru. Dengan demikian, masing-masing alternatif jelas karakteristiknya karena pemberian identifikasi yang benar dan jelas pada setiap alternatif kebijakan akan mempermudah proses perumusan alternatif.

Tahap kedua adalah mendefinisikan dan merumuskan alternatif, bertujuan agar masing-masing alternatif yang telah dikumpulkan oleh pembuat kebijakan itu jelas pengertiannya, sebab semakin jelas alternatif itu diberi pengertian, maka akan semakin mudah pembuat kebijakan menilai dan mempertimbangkan aspek positif dan negatif dari masing-masing alternatif tersebut. Tahap ketiga yaitu menilai alternatif, yakni kegiatan pemberian bobot pada setiap alternatif, sehingga jelas bahwa setiap alternatif mempunyai nilai bobot kebaikan dan kekurangannya masing-masing, sehingga dengan mengetahui bobot yang dimiliki oleh masing-masing alternatif maka para pembuat keputusan dapat memutuskan alternatif mana yang lebih memungkinkan untuk dilaksanakan.

2.1.2 Administrasi Pelabuhan

Sarana yang dimaksud disini adalah sarana-sarana yang diperlukan dalam pelaksanaan kegiatan, baik secara teknis maupun secara operasional, dan untuk kegiatan yang lainnya.

Pentingnya arti dan peranan ADPEL bukan saja untuk mewujudkan kelancaran, ketertiban, keamanan, dan keselamatan pelayaran tetapi juga untuk menjamin kepastian hukum dan kepastian usaha yang dilakukan oleh pelaku ekonomi yang menggunakan jasa perairan. (Kep Men th 2005). Serta mampu untuk melakukan koordinasi-koordinasi dengan instansi terkait seperti Bea dan Cukai, KP3, PT. Pelindo II dan pihak pemakai jasa/pemilik barang maupun TKBM, dengan demikian koordinasi yang merupakan salah satu peranan dari kantor ADPEL dapat terlaksana dengan baik dan memberikan pelayanan yang lancar, aman, cepat dan tepat waktu. (Kep Men th 2003).

Berikut beberapa faktor yang mempengaruhi Administrasi Pelabuhan menurut (Nuraini, 2014:108) antara lain:

1. Koordinasi Secara Interen

Koordinasi secara interen adalah persiapan para personil yang ada, apakah sudah siap baik itu yang menyangkut dengan kelengkapan syarat-syarat administrasi, dan kelengkapan lain yang diperlukan untuk mendukung terhadap kelancaran pelaksanaan bongkar muat.

Dengan demikian setiap kapal yang masuk maupun kapal yang akan berangkat harus terlebih dahulu dicek dan dilakukan suatu pengamatan secara cermat dan teliti sehingga dalam bongkar muat barang tetap memberikan rasa aman, kelancaran serta keselamatan kerja sehingga tidak menimbulkan masalah yang tidak diinginkan.

2. Koordinasi Secara Eksteren

Koordinasi secara eksteren dimaksud adalah hubungan dari luar kantor apakah ini yang menyangkut pengamatan barang, pemeriksaan barang, kemudian pihak maupun personil yang akan membongkar atau memuat barang tersebut. Kemudian jalur hubungan lain yang mempunyai hubungan terhadap pelabuhan dan instansi terkait.

3. Pelaksanaan Bongkar Muat Barang

Setelah dilakukannya suatu koordinasi yang baik dalam proses pengkoordinasian secara interen maupun eksteren telah selesai maka barulah dilakukan pelaksanaan bongkar muat dan kapal menuju gudang atau langsung ditujukan kepada pihak-pihak yang mempunyai tanggung jawab terhadap barang yang dimuat atau dibongkar di pelabuhan.

Dari beberapa permasalahan diatas maka dapat dipahami bahwa, pelaksanaan dalam masalah bongkar muat barang dalam kapal sangat ditentukan sejauh mana kesiapan dan koordinasi yang dilakukan oleh aparat maupun pihak yang terkait. Karena apa masalah perdagangan pada akhir-akhir ini memberikan peluang kepada para pengusaha untuk melakukan suatu hasil produk kemasan bebas, baik jalur dalam negeri maupun luar negeri. Untuk itu disini sangat diperlukan suatu

pengamatan dan koordinasi yang lebih matang dan tepat, sehingga tidak merugikan sepihak.

2.1.3 Kewenangan Pemerintah

Dikenalnya bangsa Indonesia sebagai negara maritim, Indonesia melakukan perlindungan aturan dalam pelayaran. Aturan tersebut dibuat untuk menjamin keamanan dan stabilitas keamanan kedaulatan negara. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menyebutkan tujuan dari pelayaran yaitu:

1. Memperlancar arus perpindahan orang dan atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.
2. Membina jiwa kebaharian.
3. Menjunjung kedaulatan negara.
4. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional.
5. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional.
6. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.
7. Meningkatkan ketahanan nasional.

Melihat tujuan dari pelayaran tersebut maka dengan jelas dapat dijabarkan tujuan dari pelayaran tersebut memberikan proteksi pertahanan dan keamanan bagi negara dan warga negara serta membangun perekonomian negara.

Ketentuan UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dapat dikenakan pada semua kegiatan angkutan di perairan, pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia. Selain itu tidak hanya perlindungan bagi kedalam saja yang diberikan UU ini tapi juga memberikan perlindungan keluar bagi semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia. Bagi kapal asing yang berbendera negara asing akan dikenakan UU ini jika berlayar di perairan Indonesia.

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran ini memberikan penjaminan bagi pelayaran di perairan Indonesia sehingga tujuan dari uu ini dapat dicapai. Meningkatkan ketahanan nasional merupakan salah satu butir dari tujuan dari pelayaran di Indonesia yang dijabarkan dalam keselamatan dan keamanan di

perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim. Keselamatan dan keamanan dalam perairan dibagi dalam kategorikan kelayakan kapal dan kenavigasian. Kelayakan kapal sangat diutamakan dalam pelayaran untuk dapat berlayar sebuah kapal harus memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan dan harus dibuktikan oleh sertifikat dan surat kapal yang dikeluarkan pemerintah.

Beberapa faktor yang mempengaruhi Kewenangan Pemerintah menurut (Mirja Fauzul Hamdi, 2016:31) diantaranya:

1. Teori Negara Hukum

Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945 menyebutkan, bahwa “Negara Indonesia adalah Negara Hukum”, Negara hukum dimaksud adalah negara yang menegaskan supremasi hukum untuk menegakan kebenaran dan keadilan dan tidak ada kuasa yang tidak dipertanggungjawabkan.

Berdasarkan uraian di atas yang dimaksud dengan Negara Hukum ialah negara yang berdiri di atas hukum yang menjamin keadilan kepada warga negaranya. Keadilan merupakan syarat bagi terciptanya kebahagiaan hidup untuk warga negaranya, dan sebagai dasar dari pada keadilan itu perlu diajarkan rasa susila kepada setiap manusia agar ia menjadi warga negara yang baik. Demikian pula peraturan hukum yang sebenarnya hanya ada jika peraturan hukum itu mencerminkan keadilan bagi pergaulan hidup antar warga negaranya.

2. Perlindungan Keselamatan dan Keamanan Perairan

Sebagai negara kepulauan dengan wilayah perairan yang sangat luas, Indonesia hanya memiliki satu undang-undang yang mengatur tentang penggunaan laut. Undang-undang dimaksud adalah UU No 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang disempurnakan dengan UU No 17 Tahun 2008. Undang-undang tersebut digunakan untuk mengontrol dan mengawasi semua jenis kegiatan di perairan Indonesia.

Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan.

Lembaga tersebut dinamakan *Internasional Maritime Organizaton* (IMO) yang bernaung dibawah PBB. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi kapal di laut, karena

bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan atau keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia. Dalam kenyataan 80% dari kecelakaan di laut adalah akibat kesalahan manusia (*human error*). Sebuah dasar hukum telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yakni UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

3. Penghambat Pemberian Perlindungan

Ada dua hal utama yang menyangkut keselamatan dan keamanan kapal yang tidak dimuat dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, hal tersebut adalah:

1. Tidak adanya ketentuan yang mencantumkan mengenai batasan muatan kapal.

Batas muatan kapal adalah sesuatu yang paling penting untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, kelebihan muatan suatu kapal bisa menjadikan kapal itu *overcapacity* atau kelebihan muatan yang beresiko mengganggu keseimbangan kapal sehingga mengakibatkan kapal tenggelam. Dengan adanya standarisasi dalam ketentuan perundang-undangan secara mendetail mengenai jumlah muatan yang harus disesuaikan dengan kapasitas kapal akan mengurangi resiko kecelakaan akibat kelebihan muatan pada kapal. Dalam hal ini juga dibutuhkan kesadaran dari pihak pengelola kapal agar tidak hanya menyadari adanya aturan namun bisa mentaatinya dengan lebih mengutamakan keselamatan penumpang dan awak kapal dari pada keuntungan yang diperoleh dari banyaknya muatan yang bisa mengakibatkan kapal *overcapacity*.

2. Tidak adanya ketentuan mengenai jumlah sekoci penolong dan alat keselamatan lainnya yang harus ada di kapal.

Ketika kapal sudah mengalami gejala-gejala akan terjadinya kecelakaan, sekoci penolong dan berbagai alat keselamatan lain menjadi kebutuhan utama untuk menyelamatkan nyawa para penumpang dan awak. Namun banyak kapal-kapal saat ini yang menyediakan sekoci dan alat-alat keselamatannya lainnya, namun dalam jumlah terbatas dan dalam sebagian besar dalam keadaan rusak. Keadaan akan semakin parah ketika kapal memiliki kelebihan muatan sehingga memiliki banyak

penumpang untuk diselamatkan sementara alat-alat penunjang keselamatan hanya dalam jumlah terbatas.

2.1.4 Pengembangan Infrastruktur

Pengembangan infrastruktur melalui perluasan kapasitas akan memberikan dampak positif terhadap pembangunan ekonomi nasional maupun regional. Pembangunan infrastruktur tersebut harus bisa diterima oleh masyarakat dengan berbagai macam pertimbangan seperti pertimbangan lingkungan, tata ruang kota dan aspek sosial ekonomis meskipun biaya pengembangan menjadi lebih mahal. (Dekker *et. al.*, 2003:435).

Infrastruktur atau sarana dan prasarana memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau region. Pembangunan infrastruktur pelabuhan membutuhkan biaya yang besar, keberhasilan ataupun kegagalan dari proyek tersebut akan memiliki implikasi jangka panjang (Musso *et. al.*, 2006:171).

Beberapa faktor yang mempengaruhi Pengembangan Infrastruktur menurut (Adris.A.Putra, dkk, 2016:433) antara lain:

1. Infrastruktur Pelabuhan

Pembangunan infrastruktur adalah bagian integral dari pembangunan nasional. Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Kegiatan sektor transportasi merupakan tulang punggung pola distribusi baik barang maupun penumpang. Pendekatan pembangunan infrastruktur berbasis wilayah semakin penting untuk diperhatikan. Pengalaman menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi berperan besar untuk membuka isolasi wilayah, serta ketersediaan pengairan merupakan prasyarat kesuksesan pembangunan pertanian dan sektor-sektor lainnya.

Berbagai studi telah dilakukan menunjukkan begitu pentingnya peranan infrastruktur dalam pertumbuhan ekonomi, pengurangan kemiskinan, penciptaan lapangan kerja, dan bahkan secara spesifik terhadap perkembangan sektor lain. Kemudian studi lain menunjukkan terutama pada tahap awal pembangunan suatu negara. (World Bank, 2004:435).

2. Kinerja Fasilitas Pelabuhan

Kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pelabuhan kepada pengguna pelabuhan (kapal dan barang), yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan tersebut dapat memberikan pelayanan yang baik. Kinerja suatu pelabuhan dapat di evaluasi dari sudut pandang efisiensi teknis, efisiensi biaya dan efektivitas. (Triatmodjo, 2009:436).

Efektivitas terkait dengan seberapa baik pelabuhan menyediakan pelayanan arus barang kepada pengguna perusahaan pelayaran atupun ekspedisi. (Talley, 2007:433).

Variabel pelayanan pelabuhan berupa reliabilitas dan kompetensi. Reabilitas terdiri dari 13 atribut yaitu penundaan dan keberangkatan kapal, waktu tunggu bongkar muat barang, rata-rata waktu kapal melakukan bongkar muat barang, waktu tunggu truk untuk melakukan bongkar muat barang di area terminal, waktu untuk melakukan transshipment, kesalahan dokumen, kelengkapan dokumen, kelengkapan informasi untuk kelengkapan dokumen, data statistik pelayanan, minimalisasi kegagalan dari pelayanan, monitoring kargo, kemampuan konsisten dalam melakukan pelayanan, dan jaminan ketepatan waktu operasional.

3. Peran Pelabuhan Dalam Pengembangan

Usaha mengembangkan dan meningkatkan hubungan saling ketergantungan dan interaksi antar sistem manusia atau masyarakat, lingkungan hidup dan sumber daya alam. Pelabuhan menjadi pintu gerbang perekonomian suatu daerah, terdapatnya pelabuhan pada suatu daerah menjadi salah satu daya dukung dalam perkembangan wilayah. Sebelum itu harus ditentukan tiap-tiap sektor yang menjadi potensi untuk dikembangkan, sehingga apabila terjadi peningkatan permintaan barang dan jasa pada wilayah tersebut, harus sudah ada kesiapsiagaan baik dari sistem sarana dan prasarana terutama jaringan transportasi yang dapat mendukung kegiatan pendistribusian barang ke luar daerah (Gantara dan Achmadi, 2012:17).

Pengembangan infrastruktur merupakan salah satu faktor pendukung pembangunan ekonomi suatu negara. (Bhattacharyay, 2008:437) telah mengidentifikasi peran penting infrastruktur dalam pembangunan wilayah, yaitu

sebagai faktor dasar yang mampu mendorong perubahan ekonomi di berbagai sektor baik lokal maupun internasional.

2.2 Penelitian Terdahulu

Untuk mengadakan penelitian, tidak terlepas dari penelitian yang dilakukan oleh penelitian terdahulu dengan tujuan untuk memperkuat hasil dari penelitian yang sedang dilakukan, selain itu hal ini juga bertujuan untuk membandingkan dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya.

Berikut ringkasan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh peneliti selama melakukan penelitian.

2.2.1 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Sistem Transportasi Laut

Pada tabel 2.1 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan pengaruh sistem transportasi laut.

Tabel 2.1

Rujukan Untuk Variabel Sistem Transportasi Laut

Sumber Penelitian	Muh. Kadarisman, Yuliantini, Suharto Abdul Majid (2016), Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTanslog), Vol. 03, No.02, Juli 2016
Judul	FORMULASI KEBIJAKAN SISTEM TRANSPORTASI LAUT
Metode Analisis Data	Metode Deskriptif-Kualitatif.
Variabel Penelitian dan Indikator	Variabel yang diteliti adalah : <ol style="list-style-type: none"> 1. Sistem Transportasi Laut. Indikatornya adalah : <ol style="list-style-type: none"> 1. Efektivitas Formulasi Kebijakan. 2. Prinsip Penetapan Formulasi Kebijakan. 3. Alternatif Formulasi Kebijakan.
Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kebijakan pembangunan sistem transportasi laut, diarahkan antara lain untuk meningkatkan peran armada pelayaran nasional baik untuk angkutan

	<p>dalam negeri maupun ekspor-impor dengan menggunakan azas <i>cabotage</i> menghapuskan pungutan-pungutan tidak resmi di pelabuhan melalui peningkatan koordinasi bagi semua instansi yanb terkait proses bongkar muat barang dan memenuhi standar pelayaran internasional yang dikeluarkan oleh <i>International Maritime Organisation, Internasional Association Of Lighthouse Authorities</i> serta pelaksanaan <i>International Ship and Port Security</i>.</p> <p>2. Merestrukturisasi peraturan perundang-undangan tentang pelayaran dan peraturan pelaksanaanya, serta kelembagaan di subsektor transportasi laut guna menciptakan kondisi yang mampu menarik minat swasta dalam pembangunan prasarana transportasi laut.</p>
Hubungan dengan Penelitian	Variabel Sistem Transportasi Laut dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Sistem Transportasi Laut.

Sumber: Jurnal Penelitian yang Dipublikasikan

2.2.2 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Administrasi Pelabuhan

Pada tabel 2.2 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan faktor administrasi pelabuhan.

Tabel 2.2

Rujukan Untuk Variabel Faktor Administrasi Pelabuhan

Sumber Penelitian	Nuraini (2014), Jurnal Ilmiah, Vol. 14, No. 01, Tahun 2014
Judul	PERANAN ADPEL DALAM MENUNJANG KELANCARAN ANGKUTAN LAUT
Metode Analisis Data	Metode Kualitatif Deskriptif.
Variabel Penelitian dan Indikator	Variabel yang diteliti adalah : 1. Administrasi Pelabuhan. Indikatornya adalah : 1. Koordinasi Secara Interen. 2. Koordinasi Secara Eksteren. 3. Pelaksanaan Bongkar Muat Kapal
Hasil Penelitian	1. Berdasarkan peraturan pemerintah dan surat keputusan Menteri maka tugas dari pada Kantor Administrasi Pelabuhan Jambi bertanggung jawab terhadap pelaksanaan bongkar muat kapal, sesuai dengan prosedur dan birokrasi yang ada. 2. Sistem koordinasi yang dilakukan dalam pelaksanaan bongkar muat yang dilakukan oleh pihak Kantor Administrasi Pelabuhan Jambi adalah melalui koordinasi secara interen maupun eksteren, pelaksanaan bongkar muat barang. 3. Berbagai upaya kerja sama dalam koordinasi dengan instansi lain adalah melalui jalur komunikasi dan informasi yang telah dilakukan, melalui rapat-rapat maupun pertemuan dan melalui bentuk kerja sama lain yang diharapkan dapat mendukung dalam suatu kegiatan.
Hubungan dengan Penelitian	Variabel Faktor Administrasi Pelabuhan dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Administrasi Pelabuhan.

Sumber: Jurnal Penelitian yang Dipublikasikan.

2.2.3 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Faktor Kewenangan Pemerintah

Pada tabel 2.3 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan pengaruh kewenangan pemerintah.

Tabel 2.3

Rujukan Untuk Variabel Faktor Kewengan Pemerintah

Sumber Penelitian	Mirja Fauzul Hamdi (2016), Jurnal Hukum Samudra Keadilan, Vol. 11, No. 01, Januari-Juni 2016.
Judul	KEWENANGAN PEMERINTAH TERHADAP KESELAMATAN DAN KEAMANAN PERAIRAN INDONESIA.
Metode Analisis Data	Metode Analisis Hukum.
Variabel Penelitian dan Indikator	Variabel yang diteliti adalah : <ol style="list-style-type: none">1. Faktor Kewengan Pemerintah. Indikatornya adalah : <ol style="list-style-type: none">1. Undang-Undang No.17 Tahun Tentang Pelayaran.2. Perlindungan Keselamatan & Keamanan Perairan.3. Penghambat Perlindungan.
Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none">1. Pengaturan Keselamatan pelayaran sebagaimana diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008 merupakan langkah pemerintah dalam memperbaiki sistem pelayaran di Indonesia. Dimana Indonesia dikenal sebagai negara maritim yang selalu dilalui oleh banyaknya kapal dalam maupun luar negeri. Atas dasar tersebut pemerintah berwenang dalam menentukan kebijakan pelayaran yang harus dipatuhi oleh perusahaan, pemilik, maupun pemakai kapal yang akan melakukan pelayaran di perairan Indonesia. Hal tersebut bertujuan untuk menjaga keselamatan dan keamanan bagi warga

	<p>negara maupun warag asing dalam bidang perairan.</p> <p>2. Adapun kekurangan UU No . 17 Tahun 2008 dalam hal keselamatan dan kemanan pelayaran adalah tidak diakomodirnya syarat teknis maupun pedoman khusus terbaru dalam perlengkapan suatu kapal. Dimana seyogyanya ketentuan tersebut telah diatur rinci dalam ketentuan internasional. Oleh karena itu pemerintah diwajibkan mengakomodir kekurangan pengaturan standar dan persyaratan akomodasi dan perlengkapan kapal dalam bentuk kebijakan lainnya, sehingga diharapkan setiap pemilik kapal maupun perusahaan kapal dapat melengkapi kekurangan tersebut sebagaimana ditentukan.</p>
Hubungan dengan Penelitian	Variabel Fakor Kewenangan Pemerintah dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Faktor Kewenangan Pemerintah.

Sumber: Jurnal Penelitian yang Dipublikasikan.

2.2.4 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Perkembangan Infrastruktur

Pada tabel 2.4 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan pengaruh perkembangan infrastruktur.

Tabel 2.4

Rujukan Untuk Variabel Perkembangan Infrastruktur

Sumber Penelitian	Adris.A.Putra, Susanti Djalante (2016), Jurnal Ilmiah Media Engineering, Vol. 06, No. 01, Januari 2016.
Judul	PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN DALAM Mendukung PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN.
Metode Analisis Data	Metode pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif.

Variabel Penelitian dan Indikator	<p>Variabel yang diteliti adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan Infrastruktur. <p>Indikatornya adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Infrastruktur Pelabuhan.. 2. Kinerja Fasilitas Pelabuhan. 3. Peran Pelabuhan Dalam Pengembangan.
Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kinerja operasional pelayanan di pelabuhan Bungkutoko masih kurang baik, rasio antar waktu tunggu dan waktu pelayanan masih sangat besar kinerja pelayanan angkutan petikemas sangat lambat dibanding kebutuhan. Fasilitas dermaga dan lapangan penumpukan pada umumnya kritis untuk menghadapi pertumbuhan lalu lintas angkutan laut untuk periode 5 tahun mendatang. 2. Potensi wilayah yang begitu besar terhadap komoditas belum didukung dengan infrastruktur pelabuhan yang memadai dalam mendukung pergerakan barang. 3. Strategi pengembangannya adalah perluasan pembangunan infrastruktur pelabuhan, kebutuhan dermaga petikemas memerlukan pembangunan dermaga, selain itu lapangan petikemas perlu dibangun seluas 30,680 m² pada tahap awal, dan pada tahun 2030 perlu dibangun 119,691 m².
Hubungan dengan Penelitian	<p>Variabel Pengembangan Infrastruktur dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Pengembangan Infrastruktur.</p>

Sumber: Jurnal Penelitian yang Dipublikasikan.

Penelitian ini merupakan pengembangan dari penelitian terdahulu adalah dari setiap penelitian terdahulu yang penulis ambil diatas semuanya ada terdapat satu variabel, dua variabel, tiga variabel dan empat variabel independen (X) yang

pengaruhnya terhadap variabel dependen (Y). Tetapi disini penulis hanya mengambil, serta mengembangkan lagi variabel independen (X) dari penelitian terdahulu tersebut, menjadi tiga variabel independen dan satu variabel dependen dengan tempat penelitian yang berbeda dari setiap variabel yaitu variabel Administrasi Pelabuhan, Kewenangan Pemerintah, dan Pengembangan Infrastruktur (variabel dependen).

2.3 Hipotesis

Dalam penelitian kuantitatif, keberadaan hipotesis dipandang sebagai komponen penting dalam penelitian. (Sugiyono, 2016:96) menyatakan bahwa hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, di mana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Hal tersebut juga didukung oleh pernyataan (Kerlinger, 2006:30), hipotesis adalah pernyataan dugaan (*conjectural*) tentang hubungan antara dua variabel atau lebih. Hipotesis selalu mengambil bentuk kalimat pernyataan (*declarative*) dan menghubungkan secara umum maupun khusus-variabel yang satu dengan variabel yang lain. Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap tujuan penelitian yang diturunkan dari kerangka pemikiran yang telah dibuat (Sujarweni, 2014:62). Hipotesis selalu mengambil bentuk kalimat pernyataan dan menghubungkan secara umum maupun khusus variabel yang satu dengan yang lainnya. Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan.

Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah :

H1 :Diduga faktor administrasi pelabuhan berpengaruh positif terhadap sistem transportasi laut kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tegal.

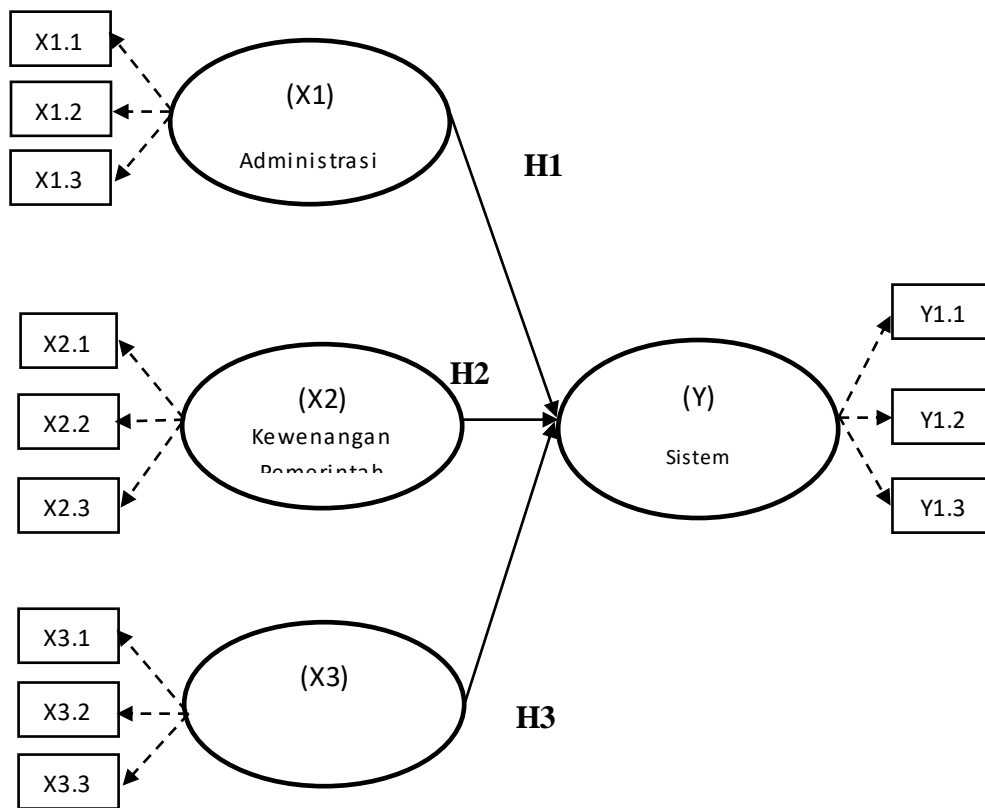
H2 :Diduga faktor kewenangan pemerintah berpengaruh positif terhadap sistem

transportasi laut di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tegal.

H3 :Diduga factor pengembangan infrastruktur berpengaruh positif terhadap sistem transportasi laut di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tegal.

H4 :Diduga faktor administrasi pelabuhan, kewenangan pemerintah, pengembangan infrastruktur secara simultan berpengaruh positif dan signifikan terhadap sistem transportasi laut di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tegal.

2.4 Kerangka Pemikiran



Keterangan :

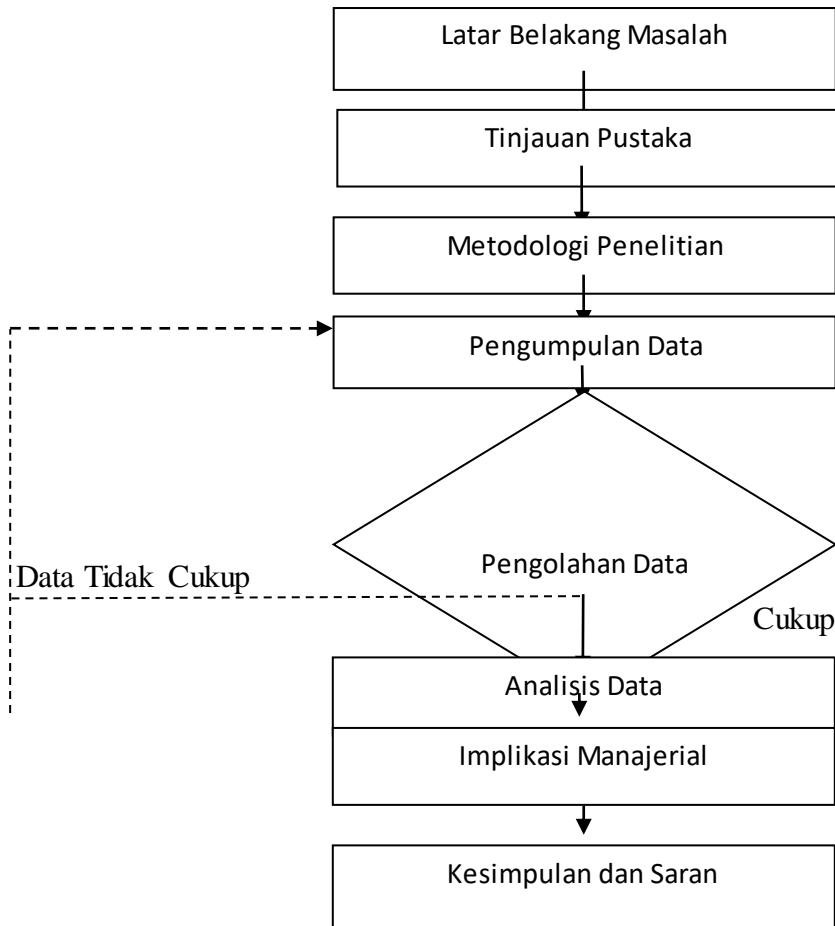
- : Variabel
- : Indikator
- : Mempengaruhi
- - -→ : Dipengaruhi
- H : Hipotesis

Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran

Variabel dalam penelitian ini meliputi:

- 1) Sistem Transportasi Laut (Y)
 - Y.1 = Efektivitas Formulasi Kebijakan
 - Y.2 = Prinsip Penetapan Formulasi Kebijakan
 - Y.3 = Alternatif Formulasi Kebijakan
- 2) Faktor Administrasi pelabuhan (X1)
 - X1.1 = Koordinasi Secara Interen
 - X1.2 = Koordinasi Secara Eksteren
 - X1.3 = Pelaksanaan Bongkar Muat Kapal
- 3) Faktor Kewenangan pemerintah (X2)
 - X2.1 = Teori Negara Hukum
 - X2.2 = Perlindungan Keselamatan dan Keamanan Perairan
 - X2.3 = Penghambat Perlindungan
- 4) Faktor Pengembangan infrakstruktur (X3)
 - X3.1 = Infrakstruktur Pelabuhan
 - X3.2 = Kinerja Fasilitas Pelabuhan
 - X3.3 = Peran Pelabuhan Dalam Pengembangan

2.5 Diagram Alur Penelitian



Gambar 2.1 Diagram Alur Penelitian

Keterangan:

- ▶ : Langkah penyusunan skripsi
- - - - -▶ : Apabila terjadi kekurangan data pada tahap pengolahan data maka dapat dilakukan pengumpulan data kembali.

