|  |  |
| --- | --- |
|  | *METEOR STIP MARUNDA* |
| ISSN : 1979 – 4746  EISSN : | ***JURNAL PENELITIAN ILMIAH***  ***SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN*** |

|  |
| --- |
| **EFEKTIFITAS JALUR LINTASAN PELAYARAN MELALUI *PUBLIC SERVICE OBLIGATION* KEPADA PT.PELNI (Persero)**  Fildzah Ibah Thoyybah***,*** Romy Chandra, Ryansyah Mujizat Hakim, Rudi Yulianto, Alexandros Siringo Ringo  Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran  Jl. Marunda Makmur Cilincing, Jakarta Utara |
| **ABSTRAK**  PELNI dirasakan tidak tepat guna dan kurang efektif karena seringkali PSO yang diterima belum habis digunakan untuk meningkatkan pelayanan angkutan penumpang melainkan untuk tujuan pelayanan lainnya. Kesenjangan infrastruktur tersebut pasca krisis dirasakan semakin menghawatirkan. Karena itu kewajiban Pelayanan Umum (Public Service Obligation/PSO) bagi penyediaan infrastruktur, terutama di daerah terpencil di daerah yang tidak cepat menghasilkan, serta di daerah yang operatornya masih merugi, menjadi semakin penting untuk diperhatikan oleh pembuat kebijakan. Menurut Undang-undang No. 17 tahun 2008 “pelayaran adalah satu kesatuan system yg terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan di lingkungkan maritim.” System transportasi yang dapat mempengaruhi keputusan konsumen seperti melakukan pergerakan/perjalanan. Secara masing-masing konsumen yang berbeda akan mempertimbangkan atribut pelayanan yang berbeda pula, yang mencerminkan perbedaan dalam karakteristik social dan ekonomi. memberikan beberapa atribut pelayanan untuk jasa transportasi. Analisa mengenai Efektifitas jalur lintasan pelayaran melalui public service obligation pada PT Pelayaran Nasional Indonesia (persero) |
| **Kata Kunci : PT Pelayaran Nasional Indonesia (persero), *Public Service Obligation* (PSO), Undang-undang No. 17 tahun 2008** |
| *ABSTRACT*  *PELNI is felt to be ineffective and ineffective because often the PSO received has not been used up to improve passenger transport services but for other service purposes. The infrastructure gap after the crisis is felt to be even more worrying. Because of this, the Public Service Obligation (PSO) for the provision of infrastructure, especially in remote areas in areas that do not produce quickly, as well as in areas where operators are still losing money, becomes increasingly important for policy makers to pay attention to. According to Law no. 17 of 2008 "shipping is an integrated system consisting of transportation in waters, ports, safety and security, as well as protection in the maritime environment." Transportation systems that can influence consumer decisions such as making movements/travels. Each different consumer will consider different service attributes, reflecting differences in social and economic characteristics. provide several service attributes for transportation services. Analysis of the Effectiveness of shipping lanes through the public service obligation at PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)* |
| ***Keywords: PT Pelayaran Nasional Indonesia (persero), Public Service Obligation (PSO), Law no. 17 of 2008*** |

**PENDAHULUAN**

### **LATAR BELAKANG**

Salah satu tujuan akhir dalam pengembangan ekonomi suatu negara adalah mengutamakan kesejahteraan rakyat. Kesejahteraan rakyat hanya akan tercapai bila stabilitas atas berbagai kebutuhan hidup rakyat dapat terjaga serta kemampuan rakyat dalam memenuhi kebutuhan tersebut dapat meningkat dari waktu ke waktu. Percepatan pembangunan infrastruktur yang merupakan tekad pemerintah adalah salah satu langkah mewujudkan pertumbuhan ekonomi yang diharapkan. Besaran PSO yang diterima PT. PELNI perlu melakukan suatu kegiatan yang akan mengevaluasi efektivitas jalur pelayaran kapal penerima PSO dalam mendorong perkembangan ekonomi wilayah-wilayah yang dilaluinya. Maka penulis tertarik menjadikan objek penelitian dengan topik : Perwujudan dari tujuan ini merupakan tuntutan mendasar yang selalu disuarakan rakyat di dalam berbagai masa pemerintahan. PELNI dirasakan tidak tepat guna dan kurang efektif karena seringkali PSO yang diterima belum habis digunakan untuk meningkatkan pelayanan angkutan penumpang melainkan untuk tujuan pelayanan lainnya. Kesenjangan infrastruktur tersebut pasca krisis dirasakan semakin menghawatirkan. Karena itu kewajiban Pelayanan Umum (Public Service Obligation/PSO) bagi penyediaan infrastruktur, terutama di daerah terpencil di daerah yang tidak cepat menghasilkan, serta di daerah yang operatornya masih merugi, menjadi semakin penting untuk diperhatikan oleh pembuat kebijakan. Transportasi laut sangat penting untuk pertumbuhan ekonomi negara kepulauan. Namun, subsektor transportasi laut menghadapi masalah PSO yang signifikan. Setiap tahun, ditjen Hubla "On Top" menerima kompensasi dari pemerintah melalui APBN untuk membiayai penyelenggaraan pelayanan umum angkutan laut penumpang kelas ekonomi. Kompensasi ini dihitung dari perbedaan antara tarif pemerintah dan biaya pokok penjualan. Kesenjangan infrastruktur perlu segera diperbaiki karena ketersediaan infrastruktur menentukan daya saing dan keberhasilan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat. bukan hanya dari segi jangkauan dan kapasitas, tetapi juga dari segi keamanan dan layanan yang diberikan. Oleh karena itu, diperlukan diskusi menyeluruh tentang hubungan antara peningkatan pelayanan kapal penumpang dan pemberian PSO kepada PT. PELNI untuk mengetahui kekuatan hubungan tersebut dan untuk membantu para pembuat kebijkan dalam industri transportasi membuat keputusan untuk mengembalikan penggunaan PSO ke tujuan utamanya, yaitu meningkatkan pelayanan kapal penumpang, terutama di daerah terpencil dan di daerah yang tidak memiliki hasil yang baik. Untuk mengetahui efektifitas jalur pelayaran melalui PSO kepada PT. PELNI perlu dilakukan suatu kegiatan yang akan mengevaluasi efektifitas jalur pelayaran kapal penerima PSO dalam mendorong perkembangan ekonomi wilayah-wilayah

### **IDENTIFIKASI MASALAH**

Identifikasi ini dilakukan sebagai langkah awal penelitian. Jadi, secara ringkas, identifikasi adalah mendefinisikan masalah penelitian yaitu:

1. Besaran PSO yang di terima PT Pelayaran Nasional Indonesia dirasakan tidak tepat guna dan kurang efektif.
2. efektivitas dan efisiensi pelaksanaan PSO di bidang angkutan kapal penumpang kelas ekonomi belum terlihat.
3. Pelaksanaan PSO di bidang angkutan kapal penumpang kelas ekonomi tersebut masih belum sesuai dengan tujuan awal pemberian PSO.

### **BATASAN MASALAH**

Masalah yang akan dibahas oleh penulis terbatas pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia, yang merupakan penerima PSO, masih kurang efektif dalam melayani masyarakat pengguna angkutan laut.Pembatasan dari masalah yang akan di bahas oleh penulis, di fokuskan pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia sebagai penerima PSO masih kurang efektif dalam melayani masyarakat pengguna angkutan laut.

### **PERUMUSAN MASALAH**

PT. PELINI menghadapi berbagai masalah internal maupun eksternal. Dalam hal ini merupakan bagian penting bagi perusahaan dalam mengembangkan pelayanan dan untuk meraih keuntungan. Sehingga permasalahan dapat dirumuskan sebagai berikut :

* 1. Bagaimana efektivitas dan efisiensi pelaksanaan PSO di bidang angkutan kapal penumpang kelas ekonomi?
  2. Seberapa besar PSO yang di terima PT Pelayaran Nasional Indonesia?

### **TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

Tujuan penelitian merupakan pencarian jawaban dari rumusan permasalahan. Tujuan penelitian ini adalah:

* 1. Tujuan
     1. Untuk mengetahui tingkat efektifitas jalur lintasan yang dilalui kapal penerima PSO dalam mendorong perkembangan ekonomi wilayah yang di lalui kapal-kapal tersebut.
     2. Menjelaskan penyebab-penyebab yang mempengaruhi efektif dan efisien atau tidaknya pekasanaan PSO tersebut
     3. Mengevaluasi tingkat efektifitas dan efisiensi pelaksanaan PSO dengan pendekatan evaluasi formal dalam moda transportasi pelayaran dapat bersaing dengan moda transportasi penerbangan
  2. Manfaat penelitian
     1. Teoritis

Bagi perusahaan yaitu untuk membantu memberikan masukan dalam penanganan ektifitas jalur lintasan pelayaran melalui public service obligation pada PT PELNI (persero).

* + 1. Praktisi

Menambah pengetahuan dan wawasan pembaca mengenai berbagai masalah yang di hadapi berkaitan dengan langkah-langkah meningkatkan efektifitas jalur lintasan pelayaran melalui public service obligation pada PT PELNI (persero).

# LANDASAN TEORI

# TINJAUAN PUSTAKA

# Pengertian efektivitas menurut Schemerhon John R. Jr. OS) disebut efektif ”. Suatu usaha atau kegiatan dapat dikatakan efektif apabila usaha atau kegiatan tersebut telah mencapai tujuannya. Artinya, slogan hal yang dimaksud merupakan tujuan tujuan yang dilakukan tindakan-tindakan untuk mencapai hal tersebut. Efektivitas dapat diartikan sebagai suatu proses slogan suatu tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Sehingga menurut Fielding et. Apabila tujuan yang dimaksud adalah tujuan suatu instansi maka proses tujuan tersebut merupakan keberhasilan dalam melaksanakan program atau kegiatan sesuai wewenang, tugas dan fungsi instansi tersebut. Dari diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa suatu hal dapat dikatakan efektif apabila hal tersebut sesuai dengan yang dikehendaki. Kemudian efektifitas menurut mcleod yang dikutip oleh Azhar Susanto dalam bukunya yang berjudul Sistem Informasi Manajemen mengatakan bahwa : “Efektivitas artinya informasi harus sesuai dengan kebutuhan pemakai dalam mendukung suatu proses bisnis, termasuk harus disajikan dalam waktu yang tepat sehingga dapat dipahami, selaras dengan format sebelumnya, isinya sesuai dengan kebutuhan saat ini dan lengkap atau sesuai dengan kebutuhan dan ketentun” (Mc Leod dalam Susanto, 2007:41) Menurut Prasetyo Budi Saksono (1984) adalah “Efektivitas adalah seberapa besar tingkat kelekatan keluaran yang dicapai dengan keluaran yang diharapkan dari sejumlah masukan”. Efektivitas merupakan suatu ukuran yang memberikan gambaran seberapa jauh target yang dapat dicapai. H. Sadili Samsudin, M.M.,M.Pd dalam bukunya Manajemen Sumber Daya Manusia “Cetakan Ketiga, September, 2010”, Efektif adalah suatu keadaan dalam memilih cara dan peralatan yang digunakan dengan tepat sehingga tujuan yang diinginkan dapat dicapai dengan hasil yang memuaskan. Menurut Undang-undang No. 17 tahun 2008 “pelayaran adalah satu kesatuan system yg terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan di lingkungkan maritim.” Adapun BUMN yang diberikan tugas PSO adalah BUMN-BUMN yang bergerak di bidang transportasi dan komunikasi, seperti PT Kereta Api (Persero) untuk tugas layanan jasa angkutan kereta api kelas ekonomi, PT Pos Indonesia (Persero) untuk tugas layanan jasa pos pada kantor cabang luar kota dan daerah terpencil, PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) untuk tugas layanan jasa angkutan laut kelas ekonomi, dan PT TVRI (Persero) antara lain untuk penyiaran program publik. Ada perbedaan pengertian antara PSO dan subsidi. Setiap tahun pemerintah menanggung beban subsidi yang cenderung meningkat. Meskipun PSO merupakan bagian dari subsidi tetapi ada perbedaan baik pengertian maupun mekanisme mekanisme dan kepada siapa PSO diberikan. Kebanyakan masyarakat hanya mengenal kata subsidi. Untuk meringankan beban masyarakat, pemerintah mengeluarkan kebijakan subsidi. Pemberian subsidi dalam rangka penugasan pelayanan umum yang sesuai dengan UU BUMN baru diberikan sejak tahun 2004. Subsidi adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh negara akibat disparitas/perbedaan harga pasar dengan harga atas produk/jasa tertentu yang ditetapkan oleh Pemerintah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat kelas ekonomi menengah ke bawah. PSO adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh negara akibat disparitas/perbedaan harga pokok penjualan BUMN/swasta dengan harga di atas produk/jasa tertentu yang ditetapkan oleh Pemerintah agar pelayanan produk/jasa tetap terjamin dan terjangkau oleh sebagian besar masyarakat (publik).

# Undang-Undang Nomor 19 tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara Pasal 66 ayat 1. PSO adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh negara akibat disparitas/perbedaan harga pokok penjualan BUMN/swasta dengan harga atas produk/jasa tertentu yang ditetapkan oleh Pemerintah agar pelayanan produk/jasa tetap terjamin dan terjangkau oleh sebagian besar masyarakat (publik)

# Peraturan Menteri No. 42 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut Untuk Penumpang Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2015

# Undang-undang No 17 tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 No 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No 4286)

# Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah di ubah dengan Peraturan Meneteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013

# Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2014 tentang Tarif Batas Atas Angkutan Penumpang Laut Dalam Negeri Kelas Ekonomi; Kewajiban Pelayanan Umum (PSO) Bidang Angkutan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan laut Dalam Negeri adalah Kewajiban melaksanakan angkutan penumpang kelas ekonomi angkutan laut keseluruh pelosok tanah air dengan tarif yang ditetapkan Pemerintah, sehingga memungkinkan masyarakat dapat bepergian dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kapal laut.

### **Pengertian Transportasi dan Interaksi antar wilayah**

Transportasi merupakan hal yang penting dalam suatu sitem, Karena tanpa transportasi perhubungan antara satu tempat dengan tempat lain tidak terwujud secara baik..Menurut (Coley, 1994): Dalam menyelenggarakan kehidupannya, manusia mempergunakan ruang tempat tinggal yang disebut permukiman yang terbentuk dari unsur-unsur working, oppurtunities, circulation,housing,reaction, and other living facilities..Unsur circulation adalah jaringan transportasi dan komunikasi yang ada dalam permukiman. System transportasi dan komunikasi meliputi system internal dan eksternal. Jenis yang pertama membahas system jaringan yang ada dalam kesatuan permukiman itu sendiri. Perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain selalu melalui jalur-jalur tertentu. Tempat asal dan tempat tujuan dihubungkan satu sama lain dengan suatu jaringan (network) dalam ruang. Jaringan tersebut dapat berupa jaringan jalan, yang merupakan bagian dati system transportasi. Wilayah dengan kondisi geografis yang beragam memerlukan keterpaduan antar jenis transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat. Pada dasarnya, system transportasi dikembangkan untuk menghubungkan dua lokasi guna lahan yang mungkin berbeda. Transportasi digunakan untuk memindagkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya.

### **Permintaan Jasa Transportasi**

Permintaan atas peningkata jasa pengangkutan (transportasi) merupakan permintaan urunan (derved demand) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa yang lain. Pada dasarnya atas jasa transportasi diturunkan dari:

* + 1. Kebutuhan seseorang untuk berpindah dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya: bekerja, berbelanja, sekolah dan lain sebagainya)
    2. Permintaan akan komoditi tertentu agar tersedia tempat yang diinginkan

Faktor-faktor penting yang mempengaruhi jumlah perjalanan dari suatu tempat ke tempat tertentu antara lain:

* + 1. Jenis kegiatan yang dapat dilakukan di tempat tujuan
    2. Biaya untuk mencapai tempat tujuan asal penumpang
    3. Karakteristik alat transportasi yang tersedia dari tempat asal ke tempat tujuan.

### **Karakteristik Pelayanan Transportasi**

Karakteristik pelayanan pengangkutan merupakan atribut dari system transportasi yang dapat mempengaruhi keputusan konsumen seperti melakukan pergerakan/perjalanan. Secara masing-masing konsumen yang berbeda akan mempertimbangkan atribut pelayanan yang berbeda pula, yang mencerminkan perbedaan dalam karakteristik social dan ekonomi. memberikan beberapa atribut pelayanan untuk jasa transportasi, sebagai berikut:

* + 1. Waktu
    2. Biaya/Ongkos
    3. Keamanan
    4. Kenyamanan pengguna jasa

### **Sistem Perangkuatan**

Sistem perangkutan erat hubungannya dengan masyarakat umum (pemakasi jasa trasnportasi), bahkan dapat dikatakan sebagai bagian integral dari masyarakat, dengan demikian system peragkutan akan mempunyai peranan penting bagi seluruh kehidupan masyarakat.Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu Negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bias mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi.

1. **Kerangka Pemikiran**

Pada pembahasan skripsi ini secara sistematis akan dibahas tahapan kegiatan dalam penelitian. Untuk lebih jelasnya, urutan kegiatan secara skematis dapat dilihat pada berikut:



# METODOLOGI PENELITIAN

# A. Waktu Dan Tempat Penelitian

# Pelaksanaan Efektifitas Jalur Lintas Pelayaran Melalui PSO pada PT.Pelni (Persero) Di Direktotat Lalu Lintas dan Angkutan Laut Dalam Negeri pada saat menjalankan Praktik Darat (PRADA) Laut selama 5 (Lima) bulan terhitung mulai bulan 20 Febuari 2017- 20 Juni 2017.

### **Metode Pendakatan Dan Teknik Pengumpulan Data**

Metode pedekatan desktiptif kualitatif. Penelitian desktiptif kualitatif adalah penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna (prespektif subjek) lebih di tonjolkan dalam penelitian kualitatif. Data yang penulis gunakan berasal dari data premier dan data sekunder:

a. Data premier

Yaitu data yang diperoleh langsung dari objek penelitian yang dikumpulkan dengan cara melakukan observasi.

b. Data sekunder

Yaitu data langsung yang diperoleh dengan cara mempelajari buku-buku dan referensi yang berhubungan dengan permasalahan yang ada di dalam skripsi ini, sehingga di peroleh beberapa pengertian secara teori maupun pengalaman dilapangan.

Pendekatan deskriptif kualitatif adalah suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena pada masalah yang terjadi. Pada pendekatan ini, peneliti membuat suatu gambaran kompleks, meneliti kata-kata, laporan terinci dari pandangan responden, dan melakukan studi pada situasi yang alami.

### **Teknik Pengumpulan Data**

Metode penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan data yang diperlukan secara langsung dari objek penelitian. Dalam memperoleh data tersebut penulis menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa observasi. Observasi adalah pengumpulan data informasi berdasarkan pengamatan langsung yang dilakukan selama melaksanakan praktek darat (prada di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut. teknik pengumpulan data yang digunakan untuk mengumpulkan informasi dan landasan teori yang digunakan sebagai dasar untuk menganalisis permasalahan dengan menggunakan sumber tulis seperti literature,jurnal ilmiah,serta materi kuliah di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP).

### **SUBJEK PENELITIAN**

Subjek penelitian adalah pihak-pihak yang dijadikan sebagai sempel dalam sebuah penelitian. Subjek penelitian juga membahas karakteristik subjek yang digunakan dalam penelitian termasuk penjelasan mengenai populasi, sampel, dan teknik sampling yang digunakan. Peran subjek penelitian adalah memberikan tanggapan dan informasi terkait data yang dibutuhkan oleh peneliti serta memberikan masukan kepada peneliti baik secara langsung maupun tidak langsung. Subjek dokumen Public Service Obligation Kepada PT.PELNI (Persero) di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut. Dimana dengan studi kasus penulis memusatkan perhatian pada satu objek dalam hal ini tentang Public Service Obligation Kepada PT.PELNI (Persero) di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, yang diangkat sebagai sebuah kasus untuk dikaji secara mendalam sehingga mampu menghasilkan suatu hasil penelitian yang bermanfaat.Data yang digunakan penulis dalam studi kasus didapat dari semua pihak yang bersangkutan baik melalui observasi. Data yang diperoleh dari berbagai cara itu hakikatnya untuk saling melengkapi, sehingga pada akhirnya mendapatkan hasil penelitian yang objektif dan bermanfaat.

### **TEKNIK ANALISIS DATA**

Analisis SWOT yaitu identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan. Analisis ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan Kekuatan (Strengths) dan Peluang (Opportunities), namun secara bersamaan dapat meminimalkan Kelemahan (Weaknesses) dan Ancaman (Threaths)”. Proses pengambilan keputusan strategis selalu berkaitan dengan pengembangan misi, tujuan dan strategis dan kebijakan perusahaan.

**Analisis SWOT (Strenght, Weakness, Opportunities, dan Threat)**

Faktor Internal

a. Strength ( Kekuatan )

* + - * PT. Pelayaran Nasional Indonesia mempunyai kapal sendiri yang laik laut.
      * PT. Pelayaran Nasional Indonesia adalah perusahaan yang di dirikan oleh Negara atau Daerah.
      * PT.Pelayaran Nasional Indonesia mempunyai trayek atau jalur pelayaran yang sudah jelas dan sudah di tetapkan oleh pemerintah sesuai SK jaringan trayek yang telah di tentukan.

b. Weakness ( Kelemahan )

* + - * Pelayarannya hanya terbatas terhadap PT. Pelayaran Nasional Indonesia atau hanya menunggu jadwal dari PT. Pelayaran Nasional Indonesia.
      * Biaya yang di tetapkan masih di anggap mahal untuk masyarakat kelas ekonomi yang tinggal di daerah terpencil.
      * Jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal belum memenuhi kebutuhan masyarakat.
      * Lamanya waktu keberangkatan dan kedatangan kapal.

Faktor Eksternal

a. Opportunities ( Peluang )

* + - * PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Dapat meningkatkan minat masyarakat dengan ide-ide terbaru.
      * PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Bisa menjangkau ke wilayah plosok dengan biaya yang terjangkau.

b. Threat (Ancaman )

* + - * Beralihnya minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi angkutan udara.
      * PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) mengalami penurunan terhadap laba yang diperoleh.
      * Meningkatnya daya saing dengan perusahaan swasta.

**ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

### **DESKRIPSI DATA**

Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut merupakan sebuah direktorat yang ada di naungan instansi pemerintahan yaitu Kementerian Perhubungan Di bagian Kasubdit Angkutan Laut Dalam Negeri adalah bagian yang mengatur tentang angkutan laut dalam negeri. Kasubdit Angkutan Laut Dalam Negeri juga mengatur trayek kapal di Indonesia. Struktur organisasi adalah struktur yang menggambarkan wewenang, tugas dan tanggungjawab masing-masing bidang/bagian yang berkenaan dengan aktivitas para pejabatnya berdasarkan tanggungjawabnya masing- masing. Adapun wewenang, tugas dan tanggungjwab yang penulis bahas berikut ini meliputi antara lain wewenang, tigas dan tanggungjawab.

Adapun tugas dan fungsi organisasi sebagai berikut:

1) Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut

Direktur yang mengetahui segala pengurusan Ditlala

2) Subbagian Tata Usaha

Bagian yang mengatur karyawan yang ada di Ditlala serta bagian bagian nya dalam mengerjakan penyelesaian dokumen

3) Subdirektorat Angkutan Laut Dalam Negeri (Subdit 1)

Bagian yang mengatur lingkup perizinan dokumen angkutan laut dalam negeri serta mengatur trayek trayek di Indonesia dalam pelayaran angkutan laut dalam negeri dan bagian yang mengatur tentang adanya PSO kepada PT. PELNI. Di bagian ini terbagi 2 seksi yaitu :

a) Seksi Penyusunan Jaringan dan Penempatan Kapal Liner

b) Seksi Tramper dan Pelayaran Rakyat

4) Subdirektorat Angkutan Laut Luar Negeri (Subdit 2)

Bagian yang mengatur lingkup perizinan kapal yang ingin memasuki perairan di Indonesia serta dengan muatan yang ada pada kapal luar negeri. Di bagian ini terbagi 2 seksi yaitu :

a) Seksi Amerika, Eropa dan Afrika

b) Seksi Asia, Pasifik dan Australia

5) Subdirektorat Angkutan Laut Khusus dan penunjang Angkutan Laut (Subdit 3)

Bagian yang mengatur lingkup perizinan angkutan laut khusus seperti terminal khusus, pelabuhan khusus yang mengatur beroperasinya penunjang angkutan laut seperti PBM yang ada di Indonesia.

Di bangian ini terbagi 2 seksi yaitu :

a) Seksi pertambangan, Pariwisata dan Tenanga Kerja

b) Seksi Aneka Industri dan Penunjang Angkutan Laut

6) Subdirektorat Pengembangan Usaha Angkutan Laut (Subdit 4) Bagian yang mengatur lingkup perizinan perusahaan angkutan laut yang ingin membuat SIUPAL, kantor cabang, spek kapal untuk pengembangan usaha angkutan laut. Di bagian ini terbagai 2 seksi yaitu:

a) Seksi Analisa Kebutuhan dan Bimbingan Armada

b) Seksi Bimbingan Usaha dan Tarif Angkutan Laut

7) Subdirektorat Pengembangan Sistem dan Informasi Angkutan Laut (Subdit 5)

Bagian yang mengatur tentang system dan informasi di lingkup angkutan laut. Di bagian ini terbagi 2 seksi yaitu :

a) Seksi Pengolahan Data dan Informasi Angkutan Laut

b) Seksi Evaluasi Angkutan Laut

Adapun trayek yang dilayari oleh masing-masing kapal yang mendapatkan PSO tersebut ditunjukkan oleh Tabel 4.3. PT. PELNI (Persero) dalam melaksanakan tanggung jawabnya tidak hanya terbatas melayani rute komersial, tetapi juga melayani pelayaran dengan rute pulau-pulau kecil terluar. Saat ini kapal Pelni menyinggahi 95 pelabuhan kapal penumpang dan lebih dari 300 pelabuhan kapal perintis dengan 46 kantor cabang dan dilayani di 400 travel agen yang tersebar di seluruh Indonesia.

**Kapal-Kapal yang Dioperasikan PT. PELNI**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Nama Kapal** | **Tahun** | **Tipe** |
| **Tipe Caraka Jaya Niaga** | | | |
| 1 | KM. Caraka Jaya Niaga III-4 | 1988 | *Cargo Carrier* |
| 2 | KM. Caraka Jaya Niaga III-22 | 1986 | *Cargo Carrier* |
| 3 | KM. Caraka Jaya Niaga III-32 | 1993 | *Cargo Carrier* |
| **Tipe Pax 500** | | | |
| 4 | KM. Pangrango | 1996 | *Passenger Carrier* |
| 5 | KM. Sangiang | 1998 | *Passenger Carrier* |
| 6 | KM. Wilis | 1999 | *Passenger Carrier* |
| **Tipe Pax 1000** | | | |
| 7 | KM. Kelimutu | 1985 | *Passenger Carrier* |
| 8 | KM. Lawit | 1986 | *Passenger Carrier* |
| 9 | KM. Tatamailau | 1990 | *Passenger Carrier* |
| 10 | KM. Sirimau | 1990 | *Passenger Carrier* |
| 11 | KM. Awu | 1991 | *Passenger Carrier* |
| 12 | KM. Leuser | 1993 | *Passenger Carrier* |
| 13 | KM. Binaiya | 1994 | *Passenger Carrier* |
| 14 | KM. Bukit Raya | 1994 | *Passenger Carrier* |
| 15 | KM. Tilong Kabila | 1994 | *Passenger Carrier* |
| **Tipe Pax 2000** | | | |
| 16 | KM. Umsini | 1985 | *Passenger Carrier* |
| 17 | KM. Tidar | 1988 | *Passenger Carrier* |
| 18 | KM. Bukit Siguntang | 1996 | *Passenger Carrier* |
| 19 | KM. Lambelu | 1996 | *Passenger Carrier* |
| 20 | KM. Sinabung | 1997 | *Passenger Carrier* |
| 21 | KM. Kelud | 1998 | *Passenger Carrier* |
| 22 | KM. Dorolonda | 2000 | *Passenger Carrier* |
| 23 | KM. Nggapulu | 2001 | *Passenger Carrier* |
| 24 | KM. Gunung Dempo | 2008 | *Passenger Carrier* |
| **Tipe Pax 3000** | | | |
| 25 | KM. Labobar | 2004 | *Passenger Carrier* |
| **Tipe Ro-Ro** | | | |

**Armada PT. PELNI Tahun 2016 Yang Mendapatkan (PSO)**

|  |  |
| --- | --- |
| **NO** | **NAMA KAPAL** |
| 1 | KM. KELUD |
| 2 | KM. TIDAR |
| 3 | KM. UMSINI |
| 4 | KM. BUKIT  SIGUNTANG |
| 5 | KM. DOROLONDA |
| 6 | KM. LABOBAR |
| 7 | KM. LAMBELU |
| 8 | KM. SINABUNG |
| 9 | KM. NGAPULU |
| 10 | KM. KELIMUTU |
| 11 | KM. LAWIT |
| 12 | KM. TATAMAILAU |
| 13 | KM. SIRIMAU |
| 14 | KM. AWU |
| 15 | KM. LEUSER |
| 16 | KM. BINAIYA |
| 17 | KM. BUKIT RAYA |
| 18 | KM. TILONGKABILA |
| 19 | KM. PANGRANGO |
| 20 | KM. SANGIANG |
| 21 | KM. WILIS |
| 22 | KM. GUNUNG DEMPO |
| 23 | KM. DOBONSOLO |
| 24 | KM. CIREMAI |

**Jaringan Trayek PT. PELNI Tahun 2016**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **NO** | **NAMA KAPAL** | **JARINGAN TRAYEK** |
| 1 | KM. KELUD | Tanjung Priok - 521- Batam - 45 - Tg.Balai – 344 - Belawan –  344 - Tg.Balai - 45 - Batam - 521- Tanjung Priok |
| 2 | KM. TIDAR | Tanjung Priok - 396 - Surabaya - 458 - Makassar - 243 - Bau- Bau -407- Ambon -132- Banda – 197 - Tual – 109 - Dobo – 145 - Kaimana -182 - Fak-Fak - 182- Kaimana -145- Dobo -  109- Tual -197- Banda -132 - Ambon – 407 - Bau-Bau – 243  - Makassar – 458 - Surabaya -396 - Tanjung Priok |
| 3 | KM. UMSINI | Kijang -498- Tanjung Priok -396- Surabaya -458- Makassar -  296- Maumere -81- Larantuka -32- Loweleba -120- Kupang -  120- Loweleba -32- Larantuka -81- Maumere -296- Makassar  -458- Surabaya -396- Tanjung Priok -498- Kijang |
| 4 | KM. BUKIT SIGUNTANG | Makassar -128- Pare-Pare -250- Balikpapan -388- Tarakan -  91- Nunukan -432- Balikpapan -250- Pare-Pare 128- Makassar  -288- Maumere -97- Loweleba -120- Kupang -120- Loweleba  -97- Maumere -288- Makassar -128- Pare-Pare -250-  Balikpapan -388- Tarakan -91- Nunukan -432- Balikpapan -  250- Pare-Pare -128- Makassar |
| 5 | KM. DOROLONDA | Kijang -498- Tanjung Priok -396- Surabaya -458- Makassar -  243- Bau-Bau -393- Namlea -82- Ambon -323- Ternate -146-  Bitung -146- Ternate -323- Ambon -82- Namlea -393- Bau-  Bau -243- Makassar -458- Surabaya -396- Tanjung Priok -  498- Kijang |
| 6 | KM. DOBONSOLO | Tg.Priok -396- Surabaya -458-Makassar -243- Bau-bau -407-  Ambon -345- Sorong -360- Serui -310- Jayapura -310- Serui -  360-Sorong -345- Ambon -407- Bau-bau -243- Makassar -  458- Surabaya -396- Tg.Priok |
| 7 | KM.CIREMAI | Tg.Priok -396-Surabaya -458- Makassar -243- Bau-bau -634- Sorong -220-Manokwari -140- Biak -310-Jayapura -310-Biak- 140-Manokwari -220- Sorong -634- Bau-bau -243- Makassar -  458– Surabaya -396- Tg.Priok |
| 8 | KM. LABOBAR | Surabaya -485- Balikpapan -188-Pantoloan -159- Toli-Toli - 260-Amurang -95- Bitung -146-Ternate -306- Sorong -220-  Manokwari -169- Nabire -100- Serui -310- Jayapura -310-  Serui -100- Nabire -169- Manokwari -220- Sorong -306- |

### 

### **Analisis Data**

Berdasarkan data yang ditemukan, faktor internal yang merupakan kekuatan dan kelemahan, yaitu :

1) Kekuatan (strengths)

PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) mempunyai kapal sendiri, yang laik laut untuk melakukan kegiatan pelayaran di wilayah Indonesia. PT. Pelayaran Nasional Indonesia merupakan perusahan pelayaran Persero yang mempunyai 26 kapal milik sendiri yang sudah mendapatkan Public Service Obligation (PSO).

1. PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) adalah perusahaan yang di kelola oleh Negara atau Daerah dengan tujuan mencari keuntungan dan memberi pelayanan kepada umum.
2. PT.Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) mempunyai trayek atau jalur pelayaran yang sudah jelas dan sudah di tetapkan oleh pemerintah sesuai SK jaringan trayek yang telah di tentukan. Dengan di tetapkannya SK jaringan Trayek oleh pemerintah PT.Pelayaran Nasional Indonesia dapat melakukan pelayaran sesuai jadwal atau trayek ke berbagai wilayah terpencil yang berada di Indonesia sehingga, mempermudah proses pengiriman barang logistik, naik turunnya penumpang dengan moda angkutan laut yang ada di nusantara.
3. PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) tidak dapat mengalami bangkrut karna modal pendiriannya berasal sebagaian atau seluruhnya dari kekayaan negara yang dipisahkan berupa saham- saham. Karena, PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) bukan perusahaan swasta yang sewaktu-waktu dapat mengalami kebangkrutan.

2) Kelemahan (weakness)

* 1. Pelayarannya hanya terbatas terhadap PT. Pelayaran Nasional Indonesia atau hanya menunggu jadwal dari PT. Pelayaran Nasional Indonesia. Dengan terbatasnya jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal sehingga masyrakat yang ingin menggunakan pelayanan PT.Pelayaran Nasional Indonesia harus menunggu beberapa hari untuk kedatangan dan keberangkatan kapal.
  2. Biaya yang di tetapkan masih di anggap mahal untuk masyarakat kelas ekonomi yang tinggal di daerah terpencil.
  3. Minat masyarakat dalam moda angkutan laut mengalami penurunan dikrenakan sudah banyak beralih menggunakan pesawat untuk pergi ke daerah dan harga pesawat terbang yang murah menjadi salah satu factor utama selain itu, rute dan jadwal penerbangan semakin bertambah menambah.
  4. Lamanya waktu keberangkatan dan kedatangan kapal PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) sehingga membuat masyarakat terlalu lama menunggu dan beralihnya minat masyrakat dengan moda angkutan laut.

# KESIMPULAN & SARAN

### **KESIMPULAN**

Berdasarkan analisa mengenai Efektifitas jalur lintasan pelayaran melalui public service obligation pada PT Pelayaran Nasional Indonesia (persero) diperoleh kesimpulan bahwa:

* 1. Berdasarkan analisis perhitungan efektifitas PSO pada angkutan penumpang kapal PT.PELNI, masih ditemukan kapal yang menerima PSO dalam operasionalnya bernilai negatif.
  2. Secara umum pergerakan angkutan kapal terus meningkat seiring meningkatnya kebutuhan masyarakat yang ada. Peningkatan tersebut sangat baik adanya peningkatan tersebut harus dibarengi dengan pelayanan kapal yang beroperasi saat ini.
  3. Bila membandingkan antara jumlah penumpang angkutan pelayaran dalam negeri di pelabuhan dan jumlah penumpang angkutan penerbangan domestik, terlihat jumlah penumpang angkutan pelayaran dalam negeri jauh lebih rendah dibandingkan jumlah penumpang angkutan penerbangan domestik. Hal ini menunjukan sebagian besar masyarakat lebih memilih angkutan penerbangan dibandingan angkutan pelayaran.

### **SARAN**

Adapun saran-saran yang diajukan oleh penulis antara lain :

1. Terhadap PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) :

* + 1. Adanya nilai efektifitas PSO pada sebagian kapal yang masih negatif, maka perlu menjadi perhatian. Untuk menghilangkan hasil negatif dari pemberian PSO maka harus ditingkatkan jumlah anggaran untuk kapal-kapal yang masih negatif. Sedangkan kapal yang memilik hasil positif, maka layak untuk dipertahankan dan semakin ditingkatkan.
    2. Pada dasarnya kebutuhan masyarakat terhadap semua moda transportasi semakin meningkat termasuk angkutan pelayaran. Oleh karena itu perlu ditingkatkan lagi khususnya dari aspek pelayanan dan juga aspek lainnya yang terkait. penerbangan maka perusahaan perlu mempertimbangkan untuk mengatasi hal tersebut dan sebaiknya perlu melakukan pengkajian/penelitian khusus terkait penanganan kedua hal tersebut.

**DAFTAR PUSTAKA**

1. Goal, Lbn Jimmy, Chr. 2008.*Sistem Informasi Manajemen.* Jakarta: PT Grasindo Kamus besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa Edisi Keempat.2008. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
2. Peraturan Undang-undang No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.
3. Peraturan Undang-Undang Nomor 19 tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara Peraturan Menteri No. 42 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut Untuk Penumpang Kelas Ekonomi. Peraturan Undang-undang No 17 tahun 2003 tentang Keuangan Negara.
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.
5. Peraturan Meneteri Keuangan Nomor 256/PMK.05/2010 tentang Tata Cara Penyimpanan dan Pencairan Dana Cadangan
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2014 tentang Tarif Batas Atas Angkutan Penumpang Laut Dalam Negeri Kelas Ekonomi.
7. Rustiadi, Eman, Sunsun Saefulhakim, dan R. Dyah Panuju.2010. *Perencanaan & Pengembangan Wilayah.*Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia
8. Samsudin, Sadili. 2010. *Manajemen Sumber Daya Manusia.* Jakarta:Cetakan Ketiga September.
9. Schermerhorn, Jr., & Jhon, R. 1986. *Management for productivity.* New York: Jhon Willey & Sons.
10. Sucahyowati, Hari. 2017.*Manajemen Sebuah Pengantar.* Jakarta: PT Bumi Aksara.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta.. 2008.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2002 tentang pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayaran Jasa Bongkar Muat Dari dan Ke kapal Pasal 1.

Peraturan Menteri Perhubungan KM. 11 Tahun 2007

Simanjuntak, Payaman J. *Manajemen dan Evaluasi Kinerja*. Jakarta : Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. 2005.

Sudjatmiko, F. D. C. *Sistem Sngkuatan Petikemas*. Jakarta : YP. Janiku Pustaka. 2012. Sudjadmiko, F. D. C. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta : YP. Janiku Pustaka.

1995.

Suyono, R. P. *Shipping Pengangkutan Expor Impor melalui Laut (Edisi keempat)*.

Jakarta: PPM. 2007.

Swastha, Basu. *Pengantar bisnis moderen*. Yogyakarta: Liberty. 2007. Umar, Husseyn. *Peraturan Angkutan Laut*. Jakarta: PT. Dian Rakyat. 1992.