

EFEKTIFITAS PENGGUNAAN LINTASAN JALUR LAUT MELALUI PUBLIC SERVICE OBLIGATION KEPADA PELAYARAN PT.PELNI (Persero)

Agung Kwartama ¹⁾, Sumiyatiningsih ²⁾, Didik Indriawan ³⁾

Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan Akademi Maritim Nasional Jaya, Jakarta, Indonesia ^{1,2)}

Program Studi Nautika Akademi Maritim Nasional Jaya, Jakarta, Indonesia ³⁾

Corresponding Author :

agungkwartama1977@gmail.com ¹⁾, meningningsih3169@gmail.com ²⁾,

didiknindriawan09@gmail.com ³⁾

Abstrak

Perusahaan BUMN 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 sarana/prasarana tersebut pasca krisis dirasakan semakin mengawatirkan. Didalam pemenuhan Pelayanan Umum (Public Service Obligation/PSO) dalam melaksanakan pemenuhan sarana/prasarana, diperuntukan daerah terpencil yang tidak cepat menghasilkan, yang operatornya mengalami kerugian, menjadi hal perlu ing untuk diperhatikan oleh pembuat kebijakan. Sesuai dengan Undang-undang No. 17 tahun 2008 “pelayaran adalah satu kesatuan system yg terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan di lingkungan maritim.” System pengangkutan yang memberikan pengambilan keputusan pelanggan dalam melakukan perjalanan jauh. Secara masing-masing konsumen yang berbeda kemungkinan akan memilih merek service yang beda, yang dapat menggambarkan dalam hal beda karakteristik sosial dan ekonomi. Dimana dilakukan hal merek pelayanan untuk jasa pengangkutan. Analisa mengenai Efektifitas jalur lintasan pelayaran melalui pelayanan umum pada PT PELNI (persero).

Keyword : Efektivitas, Sarana/prasarana, system transportasi, public services

Abstract

It is felt that the state-owned company PELNI is inappropriate and less effective because often the PSO received has not been used to improve passenger transportation services but rather for other service purposes. The gap in facilities/infrastructure after the crisis is increasingly worrying. In fulfilling Public Service Obligation (PSO) in carrying out the fulfillment of facilities/infrastructure, the use of remote areas that do not produce quickly, whose operators experience losses, is something that policy makers need to pay attention to. In accordance with Law no. 17 of 2008 "shipping is a unified system consisting of transportation in waters, ports, safety and security, as well as protection in the maritime environment." A transportation system that provides customer decision making when traveling long distances. Each different consumer is likely to choose a different service brand, which can reflect different social and economic characteristics. Where the service branding for transportation services is carried out. Analysis of the effectiveness of shipping routes through public services at PT PELNI (Persero).

History:

Received : 25 Februari 2023

Revised : 10 Oktober 2023

Accepted: 23 Oktober 2023

Published: 31 Oktober 2023

Publisher: LPPM Universitas Darma Agung

Licensed: This work is licensed under

[Attribution-NonCommercial-No](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

[Derivatives 4.0 International \(CC BY-NC-ND 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)



Keywords: Effectiveness, facilities/infrastructure, transportation system, public services

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Menjadi tujuan akhir dalam pengembangan perekonomian negara adalah mengutamakan kualitas kehidupan rakyat (Hasan & Azis, 2018). Dalam peningkatan kualitas rakyat hanya akan didapat apabila kondisi atas berbagai kebutuhan dasar Masyarakat dipenuhi dan keinginan masyarakat pemenuhan bahan pokok kehidupan terus naik setiap waktu. Peningkatan perbaikan dalam sarana / prasarana merupakan tujuan pemerintah merupakan satu program menciptakan perbaikan kesejahteraan 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 : Pencapaian ini adalah skala prioritas Pembangunan yang selalu diminta oleh Masyarakat dalam setiap proses 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 sarana/prasarana tersebut pasca krisis dirasakan semakin mengawatirkan. Oleh sebab itu keutamakan dalam Pelayanan Umum (Public Service Obligation/PSO) untuk keberadaan sarana/prasarana, bagi di suatu tempat tertinggal di area yang tidak cepat menguntungkan, serta di area yang operatornya belum untung, untuk prioritas 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 pembiayaan pengadaan pelayanan masyarakat angkutan laut penumpang kelas ekonomi. Kompensasi ini dihitung berasal perbedaan antara tarif pemerintah dan biaya pokok penjualan. Perbedaan yang jauh dalam sarana/prasarana perlu segera diperbaiki karena ketersediaan sarana/prasarana 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 kebijakan 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

B. Identifikasi Masalah

Dalam penelitian ini dapat mendefinisikan masalah sebagai berikut :

1. Besaran PSO yang di terima PT Pelayaran Nasional Indonesia dirasakan tidak tepat guna dan kurang efektif.
2. Efektivitas dan efisiensi proses PSO di transportasi kapal penumpang menurut dengan status ekonomi belum terlihat.
3. Proses PSO di transportasi kapal penumpang status ekonomi tersebut masih belum sesuai dengan tujuan awal pemberian PSO.

C. 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?

Pengertian efektivitas menurut Schemerhon John R. Jr. OS) disebut efektif ". Suatu usaha atau kegiatan dapat dikatakan efektif apabila mencapai tujuannya. Artinya, slogan tersebut merupakan salah satu tujuan yang dilakukan tindakan untuk mendapatkan hal tersebut. Efektivitas merupakan satu aktivitas untuk suatu tujuan yang telah diputuskan sebelumnya. Sehingga menurut Fielding et. Prestasi adalah ketika suatu organisasi/perusahaan melalui proses pencapaian keberhasilan dalam melaksanakan program dan kegiatan sesuai kewenangan, tugas dan fungsi instansi tersebut. Dari penjelasan di atas dapat kita simpulkan bahwa sesuatu dapat dikatakan efektif apabila sesuai dengan keinginan kita. Kemudian efisiensi menurut McLeod yang dikutip Azhar Susanto dalam bukunya Manajemen mengatakan: "Efisiensi artinya informasi harus relevan dengan kebutuhan pengguna untuk mendukung proses bisnis, termasuk disajikan tepat waktu agar dapat dipahami, selaras dengan format sebelumnya, isi sesuai kebutuhan saat ini dan memadai. ." atau sesuai dengan kebutuhan dan kebutuhan" (Mc Leod dalam Susanto, 2007:41) Menurut Prasetyo Budi Saksono (1984), "efektivitas adalah derajat kesesuaian antara hasil yang diperoleh dengan hasil yang diharapkan dari usulan tertentu". Efektivitas adalah capaian untuk gambaran berapa jauh target yang dapat dicapai. H. Sadili Samsudin, M.M., M.Pd dalam buku Manajemen Sumber Daya Manusia "Cetakan Ketiga, September 2010", Efektivitas merupakan gambaran pemilihan metode dan peralatan yang digunakan secara tepat guna untuk mencapai tujuan yang diinginkan secara memuaskan hasil.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang dimaksud dengan “transportasi laut adalah suatu kesatuan sistem yang meliputi pengangkutan di wilayah laut, pelabuhan, keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan laut”. Badan Usaha Milik Negara yang mengelola PSO adalah perusahaan yang bergerak di bidang transportasi dan komunikasi, seperti PT Kereta Api (Persero) yang menyediakan jasa angkutan jalan kelas ekonomi, PT Pos Indonesia (Persero) yang menyediakan jasa angkutan jalan raya. Cabang kota dan terpencil. , PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) untuk jasa angkutan laut kelas ekonomi dan PT TVRI (Persero) antara lain untuk penyiaran acara-acara publik. Ada perbedaan pengertian antara PSO dan subsidi. Setiap tahun pemerintah bertanggung jawab beban biaya yang cenderung bertambah. Walaupun PSO adalah cara untuk subsidi tetapi perbedaan baik pengertian maupun tata cara dan kepada siapa PSO diberikan. Kebanyakan masyarakat hanya mengenal kata subsidi. Dalam mengurangi biaya masyarakat, pemerintah menerbitkan kebijakan subsidi. Dalam hal subsidi kewajiban pelayanan publik berdasarkan UU BUMN baru diberikan sejak tahun 2004. Subsidi merupakan biaya yang harus ditanggung pemerintah akibat adanya selisih/perbedaan harga pasar dengan harga suatu produk/jasa tertentu. pelayanan ditetapkan oleh pemerintah untuk memenuhi kebutuhan. kelas ekonomi menengah ke menengah. PSO merupakan sumber keuangan yang harus ditanggung Negara karena adanya perbedaan/perbedaan harga pokok penjualan yang dilakukan oleh BUMN/swasta, biaya ini lebih tinggi dibandingkan dengan harga pokok produk/jasa tertentu. Produk/jasa tersebut masih eksis dan dapat diakses oleh sebagian besar masyarakat (publik).

- a. Undang-Undang Nomor 19 tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara Pasal 66 ayat 1. PSO adalah dana yang harus ditanggung oleh pemerintah disebabkan disparitas/perbedaan biaya pokok penjualan BUMN/swasta dengan biaya atas produk/jasa tertentu yang ditetapkan oleh Pemerintah agar pelayanan produk/jasa tetap terjamin dan terjangkau oleh sebagian besar masyarakat (publik)
- b. Peraturan Menteri No. 42 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut Untuk Penumpang Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2015
- c. Undang-undang No 17 tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 No 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No 4286)
- d. 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
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2014 tentang Tarif Batas Atas Angkutan Penumpang Laut Dalam Negeri Kelas Ekonomi; Keutamaan dalam Pelayanan Umum (PSO) Bidang Angkutan Penumpang Kelas Ekonomi

Angkutan laut Dalam Negeri adalah keutamaan menjalankan pengangkutan penumpang kelas ekonomi angkutan laut keseluruhan pelosok tanah air dengan biaya yang ditetapkan Pemerintah, agar semua masyarakat dapat bepergian dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kapal laut.

1. Pengertian Transportasi dan Interaksi antar wilayah

Transportasi merupakan prioritas utama dalam kehidupan karena tanpa transportasi maka komunikasi antara satu tempat dengan tempat lain tidak dapat tercapai (Palilu, 2022). Menurut (Coley, 1994): Dalam menjalankan kehidupannya, manusia mempergunakan ruang hidup yang disebut premis yang terbentuk dari unsur-unsur kerja, peluang, sirkulasi, perumahan, reaksi dan sarana penghidupan lainnya. Unsur sirkulasi merupakan jaringan transportasi dan komunikasi yang ada pada permukiman. Sistem transportasi dan komunikasi meliputi sistem internal dan eksternal. Jenis yang pertama membahas system jaringan yang ada dalam kesatuan permukiman itu sendiri. Sirkulasi penumpang dan muatan dari satu daerah ke daerah lain melalui area – area yang sudah ada. Asal dan tujuan dihubungkan oleh jaringan spasial. Jaringan ini dapat berupa jaringan jalan raya, bagian dari suatu sistem transportasi. Dengan kondisi wilayah yang berbeda-beda, maka diperlukan integrasi antar jenis transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Pada dasarnya sistem transportasi dikembangkan untuk menghubungkan banyak titik yang bisa sangat beragam. Transportasi dilakukan dengan cara memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.

2. Permintaan Jasa Transportasi

Peningkatan permintaan terhadap jasa transportasi merupakan permintaan yang berasal dari permintaan terhadap barang atau jasa lainnya. Pada dasarnya jasa transportasi berasal dari:

- a. Keinginan penumpang untuk berpindah dari suatu titik ke titik lainnya dalam suatu aktivitas (misalnya: pekerjaan , sekolah dan sebagainya)
- b. Permintaan akan komoditi tertentu agar tersedia tempat yang diinginkan

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

- a. Jenis aktivitas dilakukan di tempat tertentu
- b. Ongkos menuju titik tujuan asal pelanggan
- c. Karakteristik moda pengangkutan ada dari titik asal ke titik tujuan.

3. Karakteristik Pelayanan Transportasi

Karakteristik layanan transportasi merupakan atribut sistem transportasi yang dapat mempengaruhi keputusan pelanggan, seperti transfer/perjalanan. Konsumen yang berbeda akan mempertimbangkan atribut layanan yang berbeda, yang mencerminkan

perbedaan karakteristik ekonomi dan sosial. menyediakan beberapa atribut pelayanan pada jasa transportasi, sebagai berikut:

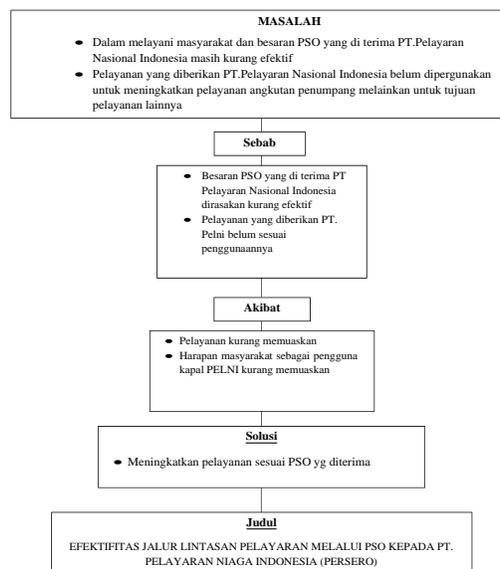
- a. Waktu
- b. Biaya/Ongkos
- c. Keamanan
- d. Kenyamanan pengguna jasa

4. Sistem Perangkutan

Sistem transportasi mempunyai kaitan erat dengan masyarakat (pengguna jasa transportasi) bahkan dapat dianggap sebagai bagian integral dari masyarakat. Oleh karena itu, sistem transportasi akan memegang peranan penting dalam kehidupan bermasyarakat. Transportasi berdampak pada individu, masyarakat, pembangunan ekonomi dan kebijakan sosial pemerintah. Transportasi merupakan infrastruktur yang meningkatkan perekonomian negara dan mempercepat pembangunan ekonomi.

5. 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.Pelayaran Nasional Indonesia (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.

B. Metode Pendekatan Dan Teknik Pengumpulan Data

Metode pendekatan deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif adalah penelitian tentang riset bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis, meliputi :

a. Data primer

Yaitu bukti yang didapat dari objek langsung penelitian yang dirangkum dengan cara melakukan observasi.

b. Data sekunder

Secara khusus, pembuktian diperoleh melalui kajian dokumen, buku dan referensi yang berkaitan dengan permasalahan skripsi ini untuk dapat memperoleh pemahaman teoritis dan pengalaman di bidang tersebut.

Pendekatan deskriptif kualitatif adalah proses suatu penelitian , pemahaman yang didapat dari metodologi dimana menyelidiki suatu fenomena masalah yang telah ada. Pada metode ini, peneliti menciptakan satu gambaran kompleks, meneliti kata-kata, laporan terinci dari pandangan responden, dan melakukan studi pada situasi yang alami.

C. Teknik Pengumpulan Data

Metode penelitian ini memerlukan data langsung dari subjek penelitian. Dalam proses pengumpulan data, peneliti menggunakan metode pengumpulan data observasional. Observasi merupakan kumpulan informasi yang diperoleh dari observasi lapangan yang dilakukan selama kuliah lapangan di Departemen Perhubungan Laut. Suatu metode pengumpulan data untuk mengumpulkan informasi dan landasan teori yang digunakan sebagai landasan menganalisis permasalahan dengan menggunakan sumber tekstual seperti dokumen, jurnal ilmiah, dan bahan perkuliahan dari perpustakaan.

D. Subjek Penelitian

Inti penelitian adalah pihak terkait dijadikan sebagai sumber penelitian. Subjek penelitian juga menjelaskan karakteristik subjek yang digunakan dalam penelitian seperti penjelasan mengenai populasi, sampel, dan proses sampling yang digunakan. Peran subjek penelitian adalah memberikan tanggapan dan informasi terkait data yang dibutuhkan oleh penulis dapat memberikan masukan kepada penulis 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.

E. 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 (Threats)". Proses pengambilan keputusan strategis selalu berkaitan dengan pengembangan misi, tujuan dan strategis dan kebijakan perusahaan.

F. Analisis SWOT (Strenght, Weakness, Opportunities, dan Threat)

a. 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.

b. 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

A. 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. Dalam bagan institusi adalah bagan yang menggambarkan wewenang, tugas dan tanggungjawab pada bidang/bagian yang sesuai dengan kegiatan para stafnya berdasarkan tanggungjawabnya masing-masing. Adapun wewenang, tugas dan tanggungjawab yang penulis bahas berikut ini meliputi antara lain wewenang, tugas 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 bagian ini terbagi 2 seksi yaitu :
 - a) Seksi pertambangan, Pariwisata dan Tenaga 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.

Tabel 1. Kapal-Kapal yang Dioperasikan PT. PELNI

No.	Nama Kapal	Tahun	Tipe
Tipe Caraka Jaya Niaga			
1	KM. CJN3-4	1988	<i>Muatan</i>
2	KM. CJN3-22	1986	<i>Muatan</i>
3	KM. CJN3-32	1993	<i>Muatan</i>
Tipe Pax 500			
4	KM. Pangrango	1996	<i>Penumpang</i>
5	KM. Sangiang	1998	<i>Penumpang</i>
6	KM. Wilis	1999	<i>Penumpang</i>
Tipe Pax 1000			
7	KM. Kelimutu	1985	<i>Penumpang</i>
8	KM. Lawit	1986	<i>Penumpang</i>

Agung Kwartama ¹⁾, Sumiyatiningsih ²⁾, et al., **Efektifitas Penggunaan Lintasan Jalur Laut Melalui *Public Service Obligation* Kepada Pelayaran Pt.Pelni (Persero)**

9	KM. Tatamailau	1990	<i>Penumpang</i>
10	KM. Sirimau	1990	<i>Penumpang</i>
11	KM. Awu	1991	<i>Penumpang</i>
12	KM. Leuser	1993	<i>Penumpang</i>
13	KM. Binaiya	1994	<i>Penumpang</i>
14	KM. Bukit Raya	1994	<i>Penumpang</i>
15	KM. Tilog Kabila	1994	<i>Penumpang</i>
Tipe Pax 2000			
16	KM. Umsini	1985	<i>Penumpang</i>
17	KM. Tidar	1988	<i>Penumpang</i>
18	KM. Bukit Siguntang	1996	<i>Penumpang</i>
19	KM. Lambelu	1996	<i>Penumpang</i>
20	KM. Sinabung	1997	<i>Penumpang</i>
21	KM. Kelud	1998	<i>Penumpang</i>
22	KM. Dorolonda	2000	<i>Penumpang</i>
23	KM. Nggapulu	2001	<i>Penumpang</i>
24	KM. Gunung Dempo	2008	<i>Penumpang</i>
Tipe Pax 3000			
25	KM. Labobar	2004	<i>Penumpang</i>
Tipe Ro-Ro			

Tabel 2. Armada PT. PELNI Tahun 2016 Yang Mendapatkan (PSO)

NO	NAMA KAPAL
1	KM. KELUD

Agung Kwartama ¹⁾, Sumiyatiningsih ²⁾, et al., **Efektifitas Penggunaan Lintasan Jalur Laut Melalui *Public Service Obligation* Kepada Pelayaran Pt.Pelni (Persero)**

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

B. Analisis Data

Sesuai data yang didapat dalam penelitian, faktor didalam yang merupakan kekuatan dan kelemahan, yaitu :

1) Kekuatan (strengths)

PT. PELNI mempunyai kapal sendiri, dapat laik laut untuk melakukan kegiatan pelayaran di wilayah Indonesia. PT. PELNI adalah perusahaan pelayaran Persero yang mempunyai 26 kapal milik sendiri yang sudah mendapatkan Public Service Obligation (PSO).

- a. PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) adalah perusahaan yang di kelola oleh Pemerintah atau Daerah dengan tujuan mencari laba serta service publik angkutan .
- b. PT.PELNI (persero) memiliki 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.
- c. PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) tidak dapat mengalami bangkrut karena dana modal operasional dari sebagian atau seluruhnya dari kekayaan pemerintah yang dipisahkan berupa emiten – emiten. Karena, PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) bukan perusahaan swasta yang sewaktu-waktu dapat mengalami kebangkrutan.

2) Kelemahan (weakness)

- a. 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 masyarakat yang ingin menggunakan pelayanan PT.Pelayaran Nasional Indonesia harus menunggu beberapa hari untuk kedatangan dan keberangkatan kapal.
- b. Biaya yang di tetapkan masih di anggap mahal untuk masyarakat kelas ekonomi yang tinggal di daerah terpencil.
- c. Minat masyarakat dalam moda angkutan laut mengalami penurunan dikarenakan 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.
- d. Lamanya waktu keberangkatan dan kedatangan kapal PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) sehingga membuat masyarakat terlalu lama menunggu dan beralihnya minat masyarakat dengan moda angkutan laut.

SIMPULAN & SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan analisa mengenai Efektifitas jalur lintasan pelayaran melalui PSO saat ini pada PT PELNI(persero) diperoleh kesimpulan bahwa:

- a. Berdasarkan analisis perhitungan efektifitas PSO pada angkutan penumpang kapal PT.PELNI, masih ditemukan kapal yang menerima PSO dalam operasionalnya bernilai negatif.
- b. 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.
- c. 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 menunjukkan sebagian besar masyarakat lebih memilih angkutan penerbangan dibandingkan angkutan pelayaran.

B. Saran

Mengenai hal saran oleh penulis sebagai berikut :

1. Terhadap PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) :
 - a. 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 memiliki hasil positif, maka layak untuk dipertahankan dan semakin ditingkatkan.
 - b. 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

- 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.
- Hasan, M., & Azis, M. (2018). *Pembangunan Ekonomi & Pemberdayaan Masyarakat: Strategi Pembangunan Manusia dalam Perspektif Ekonomi Lokal*. CV. Nur Lina Bekerjasama dengan Pustaka Taman Ilmu.
- 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.

- 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.
- Palilu, A. (2022). *Pembangunan infrastruktur transportasi terhadap produk domestik regional bruto*. CV. Azka Pustaka.
- Peraturan Menteri Perhubungan KM. 11 Tahun 2007
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2014 tentang Tarif Batas Atas Angkutan Penumpang Laut Dalam Negeri Kelas Ekonomi.
- Peraturan Undang-undang No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Peraturan Undang-Undang Nomor 19 tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara
- Peraturan
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 256/PMK.05/2010 tentang Tata Cara Penyimpanan dan Pencairan Dana Cadangan
- Rustiadi, Eman, Sunsun Saefulhakim, dan R. Dyah Panuju.2010. *Perencanaan & Pengembangan Wilayah*.Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia
- Samsudin, Sadili. 2010. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta:Cetakan Ketiga September.
- Schermerhorn, Jr., & Jhon, R. 1986. *Management for productivity*. New York: Jhon Willey & Sons.
- Simanjuntak, Payaman J. *Manajemen dan Evaluasi Kinerja*. Jakarta : Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. 2005.
- Sucahyowati, Hari. 2017.*Manajemen Sebuah Pengantar*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- 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.