

**Evaluasi Kemanfaatan Kegiatan Pembangunan Sektor  
Transportasi Laut Revisi Anggaran Tahun 2015**  
*Benefit Evaluation Activities Maritime Transport Sector Development  
Revised Budget 2015*

**Rosita Sinaga**

Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Badan Litbang Perhubungan  
Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat  
e-mail: rosita\_dephub@yahoo.com

Naskah diterima 05 Februari 2016, diedit 17 Februari 2016, dan disetujui terbit 22 Maret 2016

**ABSTRAK**

Sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: KP. 45 Tahun 2015 tentang Pembentukan Tim Evaluasi Kemanfaatan Kegiatan Pembangunan Sektor Transportasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2015, yang menyatakan bahwa dalam melakukan investasi di sektor transportasi yang menggunakan dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara harus benar-benar bermanfaat dan dapat dipertanggungjawabkan akuntabilitasnya serta mempunyai output dan outcome yang bermanfaat untuk penyelenggaraan transportasi, sehingga setiap kegiatan pembangunan sektor transportasi laut perlu ditelaah lebih mendalam, terkait dengan metode dan tata cara evaluasi penilaian terhadap proyek-proyek pembangunan di bidang transportasi laut. Data kuantitatif dianalisis menggunakan penilaian dan evaluasi kelayakan berdasarkan kriteria penilaian kemanfaatan pembangunan, yaitu manfaat pelayanan dan kesiapan operasional. Evaluasi kemanfaatan kegiatan pembangunan / proyek di sektor transportasi laut yang bernilai diatas 10 milyar pada tahun 2015 terdapat 15 kegiatan yang sudah memenuhi aspek pelayanan dan kesiapan operasionalnya. Evaluasi kemanfaatan kegiatan pembangunan / proyek di sektor transportasi laut yang bernilai diatas 10 milyar pada tahun 2015 terdapat 14 kegiatan tidak memiliki dampak yang signifikan dari aspek peningkatan konektivitas dan aksesibilitas.

Kata kunci: evaluasi, pembangunan, transportasi laut

**ABSTRACT**

*In accordance with the Decree of the Minister of Communications of Republic of Indonesia No. KP. 45 Year of 2015 concerning the Establishment of Evaluation Team of the Benefits of projects of the Transportation Sector Development in Ministry of Transportation Fiscal Year 2015, which states that investing in transportation sector using the Government Budget should be immensely useful and accountable. Its outputs and outcomes have to benefit the management of transportation so that every development activity in sea transportation should be examined profoundly, relevant with methods and procedures of the assessment evaluation of maritime transport development projects. Quantitative data were analyzed using the assessment and evaluation of the feasibility based on the criteria of the benefits of development, i.e the benefits of service and operational readiness. Based on the evaluation of the benefits of development for sea transportation projects worth over 10 billion on 2015, there are 15 projects that already comply with the standard of benefits of service and operational readiness and 14 projects did not have any significant impact from the aspect of improvement of connectivity and accessibility*

*Keywords: evaluation, development, sea transportation*

## PENDAHULUAN

Indonesia sebuah negara kepulauan yang merupakan perlintasan bagi kapal-kapal antar benua, dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia atau sebaliknya. Sesuai dengan ketentuan internasional wilayah perairan Indonesia mempunyai 3 alur pelayaran kepulauan (ALKI) yang dapat menjadi perlintasan bagi kapal-kapal internasional. Demikian juga dengan keindahan dan kekayaan Sumber Daya Alam, serta Sumber Daya Manusia yang dimiliki Indonesia, yang menjadikan posisi Indonesia strategis dan diperhitungkan.

Dengan segala keunggulan Indonesia maka perlunya dukungan oleh transportasi laut yang handal. Peran penting transportasi laut sangat terasa dalam memajukan perekonomian, khususnya berhubungan dengan kegiatan seperti kegiatan-kegiatan produksi, konsumsi, dan distribusi. Disini perlunya peran pemerintah untuk menyediakan sarana dan prasarana transportasi laut. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi laut dapat membuka aksesibilitas sehingga dapat menunjang aktivitas ekonomi, dan meningkatkan produksi masyarakat yang berujung pada peningkatan daya beli masyarakat.

Kebutuhan transportasi laut yang senantiasa meningkat sejalan dengan pertumbuhan penduduk, pertumbuhan ekonomi diperlukan pembangunan atau pengembangan pelabuhan, kapal dan sarana navigasi, untuk mendukung sistem transportasi laut yang efisien, aman, dan lancar serta berwawasan lingkungan. Sistem transportasi laut yang efisien ini menggunakan pertimbangan ekonomi sebagai acuan dalam investasi sarana dan prasarana transportasi laut. Dengan sistem yang baik, terencana, dan terkoordinasi akan meningkatkan efektivitas dan efisiensi sistem transportasi laut. Infrastruktur transportasi laut merupakan prasyarat bagi pertumbuhan ekonomi. Menurut Prof Harnen Sulisty, PhD (2011) [1], pertumbuhan ekonomi yang baik harus didukung infrastruktur transportasi yang cukup memadai. Saat ini kondisi transportasi di Indonesia masih jauh dari ideal, untuk itu perlu dibuat kebijakan dan strategi yang tepat untuk memajukan transportasi.

Di negara maju pada umumnya infrastruktur dan transportasi memberikan kontribusi sebesar 12 persen dalam pertumbuhan ekonomi, sedangkan di Indonesia masih jauh dari jumlah itu, yaitu sebesar 3,81 persen. Kondisi tersebut menggambarkan bahwa Indonesia masih jauh dari kondisi ideal dan memiliki tugas yang besar untuk terus meningkatkan pembangunan infrastruktur transportasi. Selain itu, transportasi memiliki fungsi sebagai sektor penunjang

pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi, dan memiliki peranan penting yaitu: mengarahkan pembangunan, prasarana bagi pergerakan manusia, dan teknologi transportasi dapat mengubah arus pembawaan. (Nasution, 1996:12) [2].

Sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: KP. 45 Tahun 2015 tentang Pembentukan Tim Evaluasi Kemanfaatan Kegiatan Pembangunan Sektor Transportasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2015, yang menyatakan bahwa dalam melakukan investasi di sektor transportasi yang menggunakan dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara harus benar-benar bermanfaat dan dapat dipertanggungjawabkan akuntabilitasnya serta mempunyai output dan outcome yang bermanfaat untuk penyelenggaraan transportasi, sehingga setiap kegiatan pembangunan sektor transportasi laut perlu ditelaah lebih mendalam, terkait dengan metode dan tata cara evaluasi penilaian terhadap proyek-proyek pembangunan di bidang transportasi laut.

Sesuai arahan Menteri Perhubungan bahwa Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan agar mengevaluasi kegiatan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dari segi manfaatnya. Sehingga perlu dilaksanakan evaluasi kemanfaatan kegiatan pembangunan sektor transportasi laut revisi DIPA Direktorat Perhubungan Laut tahun anggaran 2015. Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka perlu dilakukan Kajian Evaluasi Kemanfaatan Kegiatan Pembangunan Sektor Transportasi Laut Revisi Anggaran Tahun 2015.

## METODE

Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif yang menggunakan data primer secara langsung dari Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) dan PPK di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Teknik yang dapat digunakan peneliti untuk mengumpulkan data primer antara lain observasi, wawancara, dan diskusi terfokus, dan data sekunder adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan peneliti dari berbagai sumber yang telah ada (peneliti sebagai tangan kedua). Data sekunder dapat diperoleh dari berbagai sumber dari Ditjen Perhubungan Laut. Berkaitan dengan konsep dan definisi operasional, dilakukan pendekatan penelitian sebagai berikut:

1. Yuridis normatif melalui studi pustaka untuk menelaah sistem berbagai kebijakan yang diterapkan diberbagai negara baik yang berupa

perundang-undangan maupun hasil-hasil penelitian, dan referensi lainnya yang terkait dengan proyek transportasi laut yang bernilai di atas 10 milyar pada tahun 2015.

2. Yuridis empiris yang dilakukan dengan menelaah data primer yang dikumpulkan langsung dari para Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) dan PPK di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
3. Deskriptif kualitatif dengan menilai dan mengevaluasi kegiatan pembangunan proyek di sektor transportasi laut yang bernilai diatas 10 milyar pada tahun 2015.

Maksud penelitian adalah mengidentifikasi dan menganalisis keberadaan kegiatan pembangunan sub sektor transportasi laut di atas 10 milyar tahun 2015 di Indonesia. Tujuan penelitian adalah memberikan rekomendasi kebijakan pelaksanaan tentang proyek sub sektor transportasi laut di atas 10 milyar tahun 2015 di Indonesia. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 414 Tahun 2013 Tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 725 Tahun 2014 [3]., diuraikan secara rinci dalam pasal-pasal nya, hal-hal yang berkaitan dengan Pelabuhan Internasional Hub dan Internasional adalah sebagai berikut:

1. Pelabuhan Utama (yang berfungsi sebagai Pelabuhan Internasional dan Pelabuhan Hub Internasional);
2. Pelabuhan Pengumpul;
3. Pelabuhan Pengumpan, yang terdiri atas Pelabuhan Pengumpan Regional dan Pelabuhan Pengumpan Lokal.
  - a. Hierarki pelabuhan sebagaimana dimaksud ditetapkan dengan memperhatikan kriteria teknis sebagai berikut:
    - 1) Pelabuhan Pengumpan Regional
      - a. Berpedoman pada tata ruang wilayah provinsi dan pemerataan pembangunan antar provinsi;
      - b. Berpedoman pada tata ruang wilayah kabupaten/kota serta pemerataan dan peningkatan pembangunan kabupaten/kota;
      - c. Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi wilayah provinsi;
      - d. Berperan sebagai pengumpan terhadap pelabuhan pengumpul dan pelabuhan utama;
      - e. Berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang dari/ke pelabuhan pengumpul dan/atau pelabuhan pengumpan lainnya;
      - f. Berperan melayani angkutan laut antar kabupaten/kota dalam provinsi;

- g. Memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang;
  - h. Melayani penumpang dan barang antar kabupaten/kota dan/atau antar kecamatan dalam 1 (satu) provinsi;
  - i. Berada dekat dengan jalur pelayaran antar pulau + 25 mil;
  - j. Kedalaman maksimal pelabuhan -7 m LWS;
  - k. Memiliki dermaga dengan panjang maksimal 120 m;
  - l. Memiliki jarak dengan pelabuhan pengumpan regional lainnya 20 – 50 mil.
- 2) Pelabuhan Pengumpul
    - a. Kebijakan pemerintah yang meliputi pemerataan pembangunan nasional dan meningkatkan pertumbuhan wilayah;
    - b. Memiliki jarak dengan pelabuhan pengumpul lainnya setidaknya +50 mil;
    - c. Berada dekat dengan jalur pelayaran nasional +50 mil;
    - d. Memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang;
    - e. Berdekatan dengan pusat pertumbuhan wilayah ibukota provinsi dan kawasan pertumbuhan nasional;
    - f. Kedalaman minimal 1 tambatan dan peralatan bongkar muat;
    - g. Memiliki dermaga multipurpose minimal 1 tambatan dan peralatan bongkar muat;
    - h. Berperan sebagai pengumpul angkutan petikemas/curah/general cargo/penumpang nasional;
    - i. Berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang umum nasional.
  - 3) Pelabuhan Pengumpan Regional
    - a. Berpedoman pada tata ruang wilayah provinsi dan pemetaan pembangunan antar provinsi;
    - b. Berpedoman pada tata ruang wilayah kabupaten/kota serta pemetaan dan peningkatan pembangunan kabupaten/kota;
    - c. Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi wilayah provinsi;
    - d. Berperan sebagai pengumpan terhadap pelabuhan pengumpul dan pelabuhan utama;
    - e. Berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang dari/ke pelabuhan pengumpul dan/atau pelabuhan pengumpan lainnya;
    - f. Berperan melayani angkutan laut antar kabupaten/kota dalam provinsi;
    - g. Memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta

- terlindung dari gelombang;
- h. Melayani penumpang dan barang antar kabupaten/kota dan/atau antar kecamatan dalam 1 (satu) provinsi);
  - i. Berada dekat dengan jalur pelayaran antar pulau + 25 mil;
  - j. Kedalaman maksimal pelabuhan – 7 m LWS;
  - k. Memiliki dermaga dengan panjang maksimal 120 m;
  - l. Memiliki jarak dengan pelabuhan pengumpan regional lainnya 20-50 mil.
- 4) Pelabuhan Pengumpan Lokal
- a. Berpedoman pada tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pemerataan serta peningkatan pembangunan kabupaten/kota;
  - b. Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota;
  - c. Memiliki luas daratan dan perairan tertentu dan terlindung dari gelombang;
  - d. Melayani penumpang dan barang antar kabupaten/kota dan/atau antar kecamatan dalam 1 (satu) kabupaten/kota;
  - e. Berperan sebagai pengumpan terhadap pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, dan/atau pelabuhan pengumpan regional;
  - f. Berperan sebagai tempat pelayanan penumpang di daerah terpencil, terisolasi, perbatasan, daerah terbatas yang hanya didukung oleh moda transportasi laut;
  - g. Berperan sebagai tempat pelayanan moda transportasi laut untuk mendukung kehidupan masyarakat dan berfungsi sebagai tempat multifungsi selain sebagai terminal untuk penumpang juga untuk melayani bongkar muat kebutuhan hidup masyarakat di sekitarnya;
  - h. Berada pada lokasi yang tidak dilalui jalur transportasi laut reguler kecuali keperintisan;
  - i. Kedalaman maksimal pelabuhan – 4 m LWS;
  - j. Memiliki fasilitas tambat atau dermaga dengan panjang maksimal 70 m;
  - k. Memiliki jarak dengan pelabuhan pengumpan lokal lainnya 5 – 20 mil.

Penilaian proyek (*project assessment*). Suatu proses pembelajaran merupakan serangkaian kegiatan yang terdiri dari perencanaan, kegiatan belajar mengajar, dan evaluasi. Kegiatan belajar mengajar yang dirancang dalam bentuk rencana mengajar disusun oleh guru dengan mengacu pada tujuan yang hendak dicapai. Untuk mengetahui berhasil tidaknya tujuan yang diharapkan, maka guru perlu adanya evaluasi. Menurut Ralph Tyler [4],

evaluasi adalah sebuah proses pengumpulan data untuk menentukan sejauh mana, dalam hal apa, dan bagaimana tujuan pendidikan sudah tercapai. Definisi yang lebih luas dikemukakan oleh dua orang ahli lain, yakni *Cronbach* [5] dan *Stufflebeam* [6] yang mengatakan bahwa proses evaluasi bukan sekedar mengukur sejauhmana tujuan tercapai, tetapi digunakan untuk membuat keputusan, dalam hal ini terkait dengan prestasi atau hasil belajar.

Penilaian merupakan kegiatan yang tidak terpisahkan dengan kegiatan belajar mengajar pada umumnya, karena efektivitas kegiatan belajar mengajar bergantung pada kegiatan penilaian. Kegiatan belajar mengajar akan efektif apabila didukung oleh kegiatan penilaian yang efektif pula. Kenyataan menunjukkan bahwa seorang guru melakukan kegiatan penilaian hanya untuk memenuhi kewajiban formal, yaitu menentukan nilai bagi siswanya. Artinya, masih banyak guru yang kurang memahami dengan benar untuk tujuan apa kegiatan penilaian dilakukan dan manfaat apa yang dapat diambil dari kegiatan penilaian yang telah dilakukan. Untuk itu perlu adanya sebuah model penilaian yang tidak hanya menjadikan momen ujian sebagai tolak ukur keberhasilan siswa dalam pembelajaran, tetapi perlu adanya sebuah evaluasi yang benar-benar bisa mengetahui tingkat keberhasilan siswa dalam proses pembelajaran. Dalam sistem kurikulum tingkat satuan pendidikan (KTSP), model penilaian yang ditawarkan adalah penilaian berbasis kelas yang dalam pelaksanaannya dilakukan secara terpadu dengan proses pembelajaran yang melalui pengumpulan kerja peserta didik (portofolio), penilaian tertulis (*paper and pencil assessment*), penilaian produk (*product assessment*), penilaian diri (*self assessment*), penilaian unjuk kerja (*performance assessment*), penilaian proyek (*project assessment*) dan penilaian sikap. Tentunya tidak semua model penilaian tersebut bisa diterapkan pada mata pelajaran. Untuk mata pelajaran Pendidikan Agama Islam terutama pada materi-materi yang terkait dengan project work, maka guru bisa menggunakan penilaian proyek.

Penilaian proyek merupakan kegiatan penilaian terhadap suatu tugas yang mencakup beberapa kompetensi yang harus diselesaikan oleh peserta didik dalam waktu periode tertentu. Tugas tersebut dapat berupa investigasi terhadap suatu proses atau kejadian yang dimulai dari perencanaan, pengumpulan data, pengorganisasian, pengolahan data dan penyajian data. Evaluasi. Pada dasarnya evaluasi merupakan suatu pemeriksaan terhadap pelaksanaan suatu program yang telah dilakukan yang akan digunakan untuk meramalkan, memperhitungkan, dan mengendalikan pelaksanaan

program kedepannya agar jauh lebih baik. Dengan demikian evaluasi lebih bersifat melihat ke depan daripada melihat kesalahan-kesalahan di masa lalu, dan diarahkan pada upaya peningkatan kesempatan demi keberhasilan program. Evaluasi merupakan suatu usaha untuk mengukur dan memberi nilai secara objektif pencapaian hasil-hasil yang telah direncanakan sebelumnya dimana hasil evaluasi tersebut dimaksudkan menjadi umpan balik untuk perencanaan yang akan dilakukan di depan (Yusuf, 2000) [7].

Istilah evaluasi mempunyai arti yang berhubungan, masing-masing menunjuk pada aplikasi beberapa skala nilai terhadap hasil kebijakan dan program. Secara umum, istilah evaluasi sapat disamakan dengan penaksiran (*appraisal*), pemberian angka (*rating*) dan penilaian (*assessment*) kata-kata yang menyatakan usaha untuk menganalisis hasil kebijakan dalam arti satuan nilainya. Dalam arti yang lebih spesifik, evaluasi berkenaan dengan produksi informasi mengenai nilai atau manfaat hasil kebijakan. Ketika hasil kebijakan pada kenyataan mempunyai nilai, hal ini karena hasil tersebut memberi sumbangan pada tujuan atau sasaran, dalam hal ini dikatakan bahwa kebijakan atau program telah mencapai tingkat kinerja yang bermakna, yang berarti bahwa masalah-masalah kebijakan dibuat jelas atau diatasi (Dunn, 2003) [8]. Anderson [9] memandang evaluasi sebagai sebuah proses menentukan hasil yang telah dicapai beberapa kegiatan yang direncanakan untuk mendukung tercapainya tujuan. Sedangkan Stufflebeam, mengungkapkan bahwa evaluasi merupakan proses penggambaran, pencarian, dan pemberian informasi yang bermanfaat bagi pengambil keputusan dalam menentukan alternatif keputusan (dalam Arikunto, 2002:1) [10]. Patton dan Sawicki (1991) [11] mengklasifikasikan metoda pendekatan yang dapat dilakukan dalam penelitian evaluasi menjadi 6 (enam) yaitu:

1. *Before and after comparisons* metode ini mengkaji suatu objek penelitian dengan membandingkan antara kondisi sebelum dan kondisi sesudahnya suatu kebijakan atau program diimplementasikan.
2. *With and without comparisons*, metode ini mengkaji suatu objek penelitian dengan menggunakan perbandingan kondisi antara yang tidak mendapat dan yang mendapat kebijakan atau program, yang telah dimodifikasi dengan memasukan perbandingan kriteria-kriteria yang relevan di tempat kejadian peristiwa (TKP) dengan program terhadap suatu TKP tanpa program.

3. *Actual versus planned performance comparisons*, metode ini mengkaji suatu objek penelitian dengan membandingkan kondisi yang ada (*actual*) dengan ketetapan-ketetapan perencanaan yang ada (*planned*). *Experimental (controlled) models*, metode ini mengkaji suatu objek penelitian dengan melakukan percobaan yang terkontrol/dikendalikan untuk mengetahui kondisi yang diteliti.
4. *Quasi experimental models*, metode ini mengkaji suatu objek penelitian dengan melakukan percobaan tanpa melakukan pengontrolan/pengendalian terhadap kondisi yang diteliti.
5. *Cost oriented models*, metode ini mengkaji suatu objek penelitian yang hanya didasarkan pada penelitian biaya terhadap suatu rencana (Arikunto, 2002:14).

### Fungsi Utama Evaluasi

Pertama memberi informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan, yaitu seberapa jauh kebutuhan, nilai dan kesempatan yang telah dicapai melalui tindakan publik. Kedua, evaluasi memberi sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan dan target, nilai diperjelas dengan mendefinisikan dan mengoperasikan tujuan dan target. Nugroho (2004) [12] mengatakan bahwa evaluasi akan memberikan informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan yaitu seberapa jauh kebutuhan, nilai dan kesempatan yang telah dicapai melalui tindakan publik (Nugroho, 2004:185). Dari berbagai definisi di atas, dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan evaluasi program adalah kegiatan untuk mengumpulkan informasi tentang bekerjanya sesuatu program pemerintah yang selanjutnya informasi tersebut digunakan untuk menentukan alternatif atau pilihan yang tepat dalam mengambil sebuah keputusan.

Dengan melakukan evaluasi maka akan ditemukan fakta pelaksanaan kebijakan publik dilapangan yang hasilnya bisa positif ataupun negatif. Sebuah evaluasi yang dilakukan secara profesional akan menghasilkan temuan yang obyektif yaitu temuan apa adanya; baik data, analisis dan kesimpulannya tidak dimanipulasi yang pada akhirnya akan memberikan manfaat kepada perumus kebijakan, pembuat kebijakan dan masyarakat. Proses Evaluasi. Dalam melakukan proses evaluasi ada beberapa etik birokrasi yang perlu diperhatikan oleh pihak-pihak yang erat hubungannya dengan tugas-tugas evaluasi antara lain:

1. Semua tugas/tanggung jawab pemberi tugas atau yang menerima tugas harus jelas;

2. Pengertian dan konotasi yang sering tersirat dalam evaluasi yaitu mencari kesalahan harus dihindari;
3. Pengertian evaluasi adalah untuk membandingkan rencana dengan pelaksanaan dengan melakukan pengukuran-pengukuran kuantitatif/kualitatif jumlah kuantitas program secara teknik.
4. Dimaksud dengan berhasil telah dicantumkan sebelumnya dalam rencana program secara eksplisit;
5. Tim yang melakukan evaluasi adalah pembari saran/nasehat kepada manajemen, sedangkan pendayagunaan saran/nasehat tersebut serta pembuat keputusan atas dasar saran/nasehat tersebut berada di tangan manajemen program. Dalam proses pengambilan keputusan yang telah dilakukan atas data-data/penemuan teknis perlu dikonsultasikan secermat mungkin karena menyangkut banyak hal tentang masa depan proyek dalam kaitannya dengan program;
6. Hendaknya hubungan dan proses selalu didasari oleh suasana konstruktif dan objektif serta menghindari analisa-analisa subjektif. Dengan demikian evaluasi dapat diterapkan sebagai salah satu program yang sangat penting dalam siklus manajemen program (Sirait, 1990:161) [13].

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini merupakan revisi anggaran untuk kajian evaluasi kemanfaatan transportasi laut. Evaluasi kemanfaatan transportasi laut dirumuskan dengan beberapa langkah, meliputi:

1. Mengidentifikasi keberadaan kegiatan pembangunan sub sektor transportasi laut di atas 10 milyar tahun 2015 di Indonesia;
2. Mengidentifikasi terhadap kondisi fasilitas saat ini dan permasalahan yang dihadapi pada kegiatan pembangunan sub sektor transportasi laut di atas 10 milyar tahun 2015 di Indonesia;
3. Mengidentifikasi terhadap parameter penilaian kemanfaatan kegiatan pembangunan sub sektor transportasi laut di atas 10 milyar tahun 2015 di Indonesia;
4. Membuat Kriteria Penilaian Kemanfaatan Pembangunannya dilihat dari 2 aspek yaitu: manfaat pelayanan, dan kesiapan operasional;
5. Menilai kemanfaatan berdasarkan Kriteria Penilaian Kemanfaatan Pembangunannya dilihat dari 2 aspek yaitu: manfaat pelayanan, dan kesiapan operasional
6. Memberikan rekomendasi berupa konsep pedoman atau petunjuk teknis dalam mengevaluasi kemanfaatan kegiatan pembangunan sektor transportasi laut di atas 10 milyar tahun 2015 di Indonesia.  
Analisa Kriteria Penilaian Kemanfaatan Pembangunannya digunakan pendekatan analisis data melalui kertas kerja kegiatan pembangunan proyek di sektor transportasi laut yang bernilai diatas 10 milyar pada tahun 2015, dengan kriteria dan aspek kemudian dirumuskan evaluasinya, adapun kriteria dan aspek-aspek yang dinilai adalah sebagai berikut:
  1. Fasilitas Pelabuhan  
Aspek yang di nilai dari pembangunan dermaga adalah sebagai berikut ini :
    - a. Administrasi meliputi : masterplan, FS, AMDAL, TOR dan RAB yang penilaiannya ada atau tidak ada;
    - b. Kewajaran harga yang meliputi : standar harga, volume, dan harga satuan;
    - c. Administrasi yang meliputi : FS, TOR dan RAB yang penilaiannya ada dan tidak ada;
    - d. Kewajaran harga yang meliputi : standar harga, volume dan harga satuan;
    - e. Kemanfaatan masyarakat yang meliputi peningkatan kapasitas, konektivitas, aksesibilitas, aspek keselamatan, aspek keamanan, dan jasa pelayanan;
    - f. Kesiapan operasional yang meliputi kebutuhan regulasi, aksesibilitas, kesiapan SDM yang mengoperasikan, area konektivitas, integritas fasilitas antarmoda, maintenance, dan kompatibilitas.
  2. Kenavigasian
    - a. SBNP ( Menara Suar)  
Aspek yang di nilai dari pembangunan SBNP (menara suar dan rambu suar) adalah sebagai berikut ini :
      - 1) Administrasi yang meliputi : FS, TOR dan RAB yang penilaiannya ada dan tidak ada;
      - 2) Kewajaran harga yang meliputi : standar harga, volume dan harga satuan;
      - 3) Administrasi yang meliputi : FS, TOR dan RAB yang penilaiannya ada dan tidak ada;
      - 4) Kewajaran harga yang meliputi : standar harga, volume dan harga satuan;
      - 5) Kemanfaatan masyarakat yang meliputi peningkatan kapasitas, konektivitas, aksesibilitas, aspek keselamatan, aspek keamanan, dan jasa pelayanan;
      - 6) Kesiapan operasional yang meliputi kebutuhan

regulasi, aksesibilitas, kesiapan SDM yang mengoperasikan, area konektivitas, integritas fasilitas antar moda, maintenance, dan kompatibilitas.

b. GMDSS, up grade peralatan navtex GMDSS dan giro compas untuk kapal negara kenavigasian. Aspek yang di nilai dari pembangunan GMDSS, Upgrade peralatan navtex GMDSS giro compas untuk kapal negara kenavigasian adalah sebagai berikut:

- 1) Administrasi yang meliputi : FS, TOR, dan RAB yang penilaiannya ada dan tidak ada;
- 2) Kewajaran harga yang meliputi : standar harga, volume, dan harga satuan;
- 3) Kemanfaatan masyarakat yang meliputi peningkatan kapasitas, konektivitas, aksesibilitas, aspek keselamatan, aspek keamanan, dan jasa pelayanan;
- 4) Kesiapan operasional yang meliputi kebutuhan regulasi, aksesibilitas, kesiapan SDM yang mengoperasikan, area konektivitas, integritas fasilitas antar moda, maintenance, dan kompatibilitas. Dari hasil analisis evaluasi kegiatan pembangunan / proyek di sektor transportasi laut yang bernilai diatas 10 milyar pada tahun 2015 yang memenuhi aspek manfaat kelayakan dan kesiapan operasional adalah sebagai berikut:
  1. Pembangunan 5 (lima) angkutan ternak;
  2. Subsidi Pelayaran Perintis Pangkalan Sorong KSOP Kelas I Sorong;
  3. Angkutan Laut Perintis Pangkalan Bima;
  4. Angkutan Laut Perintis Pangkalan Biak;
  5. Perintis Satker KSOP kelas I Ambon 7 Trayek  $\pm 27$ ;
  6. Kemanfaatan penambahan biaya subsidi perintis trayek R-5 KSOP kelas III Pulau Baai Bengkulu;
  7. Kemanfaatan penambahan biaya studi angkutan laut perintis KSOP Pangkalan Merauke untuk 7 trayek  $\pm 1, 6 M$ ;
  8. Kekurangan anggaran subsidi pengoperasian Angkutan Laut Perintis Maumere TA 2015;
  9. Kekurangan subsidi operasional angkutan laut perintis kode trayek R-6 Pangkalan Tanjung Pinang;
  10. Kekurangan biaya subsidi operasional angkutan laut perintis kode trayek R-16 Tahun Anggaran 2015;
  11. Penambahan subsidi perintis pangkalan Saumlaki Trayek R-51, R-52, R-53 dan R-54;

12. Penambahan subsidi perintis pangkalan Kupang Trayek R-20, R-21, R-22 dan R-23;
13. Penambahan subsidi perintis pangkalan Teluk Bayur Trayek R-4;
14. Pengadaan 300 unit sistem lampu untuk rambu suar dan menara suar;
15. Pembangunan kapal kelas I Kenavigasian sebanyak 5 unit.

Dari hasil analisis evaluasi kegiatan pembangunan / proyek di sektor transportasi laut yang bernilai diatas 10 milyar pada tahun 2015 yang tidak memiliki dampak yang signifikan dari aspek peningkatan konektivitas dan aksesibilitas adalah sebagai berikut:

1. Pengadaan flat kerja 5 unit;
2. Pengadaan perangkat penunjang operasional menara suar di 25 Lokasi;
3. Pengembangan ship reporting system;
4. Pengadaan Remote Client Vessel Traffic Service;
5. Pengadaan Sistem Pemantauan dan Pengamatan Alur Pelayaran (ECDIS dan Long Range Camera);
6. Pengadaan Vessel Monitoring System Kapal Negara Kenavigasian;
7. Pengadaan CCTV Surveillance System (Day & Night) CCTV di VTS;
8. Pengadaan Peralatan Survey Telekomunikasi Pelayaran;
9. Pengadaan E-book Telekomunikasi Pelayaran;
10. Pengadaan Alat Bantu pemeliharaan SROP;
11. Pengadaan Pelampung Suar Steel Diameter 2,2 m sejumlah 60 unit;
12. Pengadaan Pelampung Suar Steel Diameter 2,4 m sejumlah 20 unit;
13. Pengadaan Pelampung Suar Polytheline sejumlah 20 unit;
14. Pengadaan Sistem Lampu Suar Untuk Pelampung Suar 260 Unit dan 400 Unit Sistem Lampu Suar Multi Colour Untuk Pelampung Suar.

## KESIMPULAN

Dari hasil evaluasi di atas dapat diambil kesimpulan sebagai berikut ini:

1. Evaluasi kemanfaatan kegiatan pembangunan / proyek di sektor transportasi laut yang bernilai diatas 10 milyar pada tahun 2015 terdapat 15 kegiatan yang sudah memenuhi aspek pelayanan dan kesiapan operasionalnya.

2. Evaluasi kemanfaatan kegiatan pembangunan / proyek di sektor transportasi laut yang bernilai diatas 10 milyar pada tahun 2015 terdapat 14 kegiatan tidak memiliki dampak yang signifikan dari aspek peningkatan konektivitas dan aksesibilitas.

Dari hasil kesimpulan di atas dapat diambil rekomendasi sebagai berikut ini:

1. Untuk proyek fasilitas pelabuhan yang dinilai dari aspek pelayanan dan keselamatan yang nilainya masih dibawah 70% berarti belum dapat dimanfaatkan. Hal ini disebabkan kurangnya informasi data yang ada TOR maupun FS dan SID.
2. Perlu dilakukan perbaikan data untuk TOR agar dilengkapi dengan data kuantitatif.
3. Perlu dilakukan koordinasi antara KSOP (PPK) dan pejabat pembina teknis yang ada dipusat agar kegiatan dapat dilaksanakan dengan melakukan kelengkapan data dokumen proyek.

#### UCAPAN TERIMA KASIH

Mengucapkan terima kasih kepada seluruh peneliti atau pegawai Puslitbang Transportasi Laut yang telah membantu hasil penelitian ini.

#### DAFTAR PUSTAKA

- [1] Sulistyono, ProfHarnen. 2011. Maba FT UB Awali Kuliah Dengan Wakil Menteri Perhubungan RI <http://prasetya.ub.ac.id/berita/Maba-FT-UB-Awali-Kuliah-Dengan-Wakil-Menteri-Perhubungan-RI-5886-id.html>, diunduh tahun 2015.
- [2] Nasution, MN. 1996. Manajemen transportasi. Ghalia Indonesia. Jakarta;
- [3] Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 414 Tahun 2013 Tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 725 Tahun 2014.
- [4] Tyler, W. Ralph. 1949. Basic Principles of Curriculum and Instruction. Chicago: The University of Chicago Press.
- [5] Cronbach, L.J. 1982. Designing Evaluation of Educational and Social Programs. San Francisco, C.A: Jossey-Bass.
- [6] L. Stufflebeam, Daniel and Anthony J. Shinkfield. 2007. Evaluation Theory, Models, and Applications. San Francisco: A Wiley Imprint.
- [7] Tayibnaps, Farida Yusuf. 2000. Evaluasi Program. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- [8] Dunn, William. 2003. Analisis Kebijakan Publik. Universitas Gadjah Mada. Jogjakarta;
- [9] Anderson, L.W dan Krathwohl, D.R. 2010. Kerangka Landasan untuk Pembelajaran, Pengajaran dan Asesmen (Revisi Taksonomi Pendidikan Bloom). Yogyakarta;
- [10] Arikunto, Suharsimi. 2002. Dasar-dasar Evaluasi Pendidikan. Bumi Aksara: Jakarta;
- [11] Patton and Sawicki.1991. *Basic Methods of Policy Analysis and Planning*. Prentice Hall.
- [12] Nugroho, Riant. 2004. Kebijakan Publik: Formulasi, implementasi, dan Evaluasi. Jakarta.;
- [13] Aji F. B. dan Martin Sirait. 1990. *Perencanaan dan Evaluasi Suatu Sistem Untuk Proyek Pembangunan*. Jakarta, Bumi Aksara.



