

**T E S I S**

**PELAYANAN PUBLIK BERBASIS *COLLABORATIVE GOVERNANCE***

**DI PELABUHAN ANDI MATTALATTA KABUPATEN BARRU**



**Jum Harianto Fatman**

E062211009

PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU PEMERINTAHAN

**MAGISTER ILMU PEMERINTAHAN**

**UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR**

**2022**

## LEMBAR PENGESAHAN TESIS

### PELAYANAN PUBLIK BERBASIS *COLLABORATIVE GOVERNANCE* DI PELABUHAN ANDI MATTALATA KABUPATEN BARRU

Disusun dan diajukan oleh

**JUM HARIANTO FATMAN**

E062211009

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka  
Penyelesaian Studi Program Magister Program Ilmu Pemerintahan Fakultas  
Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin  
pada tanggal **28 Desember 2022**  
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui

Pembimbing Utama,



**Prof. Dr. Nurlinah, M.Si.**  
**Nip.195708181984031002**

Pembimbing Pendamping,



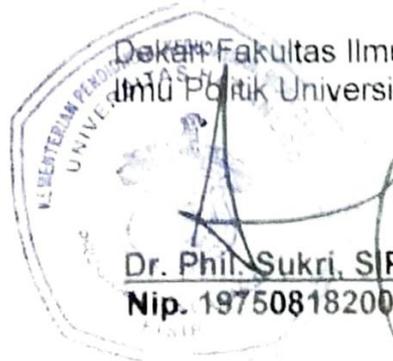
**Dr. Suhardiman Syamsu, S.Sos., M.Si.**  
**Nip. 196804112000121001**

Plt. Ketua Program Studi  
Ilmu Pemerintahan,



**Dr. A. M. Rusli, M.Si.**  
**Nip. 196407271991031001**

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan  
Ilmu Politik Universitas Hasanuddin,



**Dr. Phil. Sukri, S.P., M.Si.**  
**Nip. 197508182008011008**

## PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Jum Harianto Fatman

Nomor Induk Mahasiswa : E062211009

Program Studi : Magister Ilmu Pemerintahan

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa tesis yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya dan bukan merupakan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari saya terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesis ini adalah tesis hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 01 Desember 2022

Yang Menyatakan



Jum Harianto Fatman

## PRAKATA

Segala bentuk pujian hanya milik Allah SWT. Yang telah melimpahkan rahmat dan berkah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini dengan judul pelayanan publik berbasis *collaborative governance* di Pelabuhan Andi Mattalatta Kabupaten Barru yang merupakan suatu syarat penyelesaian studi Jurusan Magister Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.

Penulis tentunya hanya manusia biasa yang tidak luput dari kesalahan yang disengaja maupun kesalahan yang tidak disengaja, termasuk dalam penulisan tesis ini yang tentunya menemui hambatan, dan kesulitan sehingga untuk menjadi lebih baik membutuhkan doa dan dukungan yang merupakan perantara penulis dengan sang pencipta baik yang secara langsung maupun secara tidak langsung.

Proses penyusunan tesis ini tidak mudah, karena peneliti harus dapat mengatur waktu untuk melakukan penelitian di Pelabuhan Andi Mattalatta, Dinas Perhubungan Kabupaten Barru, Kantor Koperasi TKBM *Simaturue*, Kantor Syahbandar serta masyarakat Lingkungan Garongkong. Saran serta masukan sangat berharga dari dosen pembimbing dan dosen penguji merupakan bagian terpenting tesis ini.

Keberadaan tesis ini tentu tidak terlepas dari dukungan dan bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, maka perkenankan peneliti menyampaikan penghargaan dan rasa terima kasih yang benar-benarnya

kepada Ibu Prof. Dr. Nurlinah, M.Si selaku pembimbing 1 (satu) dan bapak Dr. Suhardiman Syamsu, S.Sos.,M.Si. selaku pembimbing 2 (dua) yang meluangkan waktu dan pikirannya dalam membimbing penulis dari proposal hingga selesainya tesis ini.

Penulis juga menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Bapak Prof. Dr. Suparman Abdullah, M.Si, Bapak Dr. A. M. Rusli, M.Si, Bapak Dr. A. Lukman Irwan, S.IP., M.Si, selaku penguji yang sabar menguji dan memberikan masukan, kritik, dan saran yang sangat berharga mulai dari seminar profosal sampai dengan selesai.

Pada kesempatan yang berharga ini, penulis juga mengahaturkan penghargaan dan terima kasih kepada segenap pihak yang telah memberikan bantuan dan dukungan dari awal menjalani proses perkuliahan hingga penyelesaian tesis ini, kepada :

1. Kedua Orang tua penulis yang tercinta, Abd Rahman dan Hj, Fatmawati, S.Pd Sebagai tanda bakti, hormat dan rasa terima kasih yang tiada hingga kepersembahkan karya ini untuk Bapak dan Ibu yang telah memberikan kasih sayangnya dan motivasinya sehingga Tesis ini selesai dengan baik di waktu yang tepat.
2. Bapak Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc., Selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta jajarannya, Direktur dan Staf Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin.
3. Ibu Prof. Dr. Nurlinah, M.Si. selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Pemerintahan beserta segenap staf akademik.

4. Bapak Fadli Fawae, S.IP., M.Si Selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Barru yang telah memberikan informasi, serta dukungan dan tentunya izin selama penulis melakukan penelitian.
5. Bapak Arifin selaku Kepala Kantor UPP Kelas III Garongkong Kab. Barru yang telah memberikan informasi, serta dukungan dan tentunya izin selama penulis melakukan penelitian
6. Kepala Kelurahan Mangempang, Kepala UPTD Kepelabuhanan, terkhusus kepada Direktur Koperasi TKBM *Simaturue*, serta masyarakat Garongkong yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk menjadi informan penulis selama proses penelitian berlangsung.
7. Terima kasih untuk Andi Arisma AT yang selalu memberikan motivasi dan semangatnya disegala kondisi, sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis di waktu yang tepat.
8. Teman-teman kelas pascasarjana ilmu pemerintahan Angkatan 2021 yang sama-sama berproses dan berjuang yang tiada hentinya memberi dukungan kepada penulis agar menyelesaikan tesis ini.
9. Serta segenap pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, kepada mereka semua , tiada hal yang dapat saya dsampaikan kecuali terima kasih yang tulus serta sebesar- besarnya atas segala bantuannya.

Akhirnya dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa tesis ini sangatlah jauh dari kesempurnaan karena segala sesuatu yang

sempurna itu hanya milik Allah SWT dan oleh karena itu demi mendekati kesempurnaan tesis ini, kritik dan saran yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga tesis ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pihak yang membutuhkan.

Makassar, 1 Desember 2022

Jum Harianto Fatman

## ABSTRAK

JUM HARIANTO FATMAN. *Pelayanan Publik Berbasis Collaborative Governance di Pelabuhan Andi Mattalata Kabupaten Barru* (dibimbing oleh Nurlinah dan Suhardiman).

Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan pelayanan publik berbasis *collaborative governance* di Pelabuhan Andi Mattalata Kabupaten Barru. Tipe penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif agar memberikan gambaran terhadap data penelitian kualitatif. Penelitian ini berfokus pada gambaran kolaborasi dari *stakeholder* di Pelabuhan Andi Mattalata. Penelitian ini menggunakan beberapa metode, yaitu wawancara, observasi, dan dokumentasi sebagai metode pengumpulan data. Hasil penelitian memberikan penjelasan dan teori Ansell dan Gash dalam (Wibowo, 2020) bahwa beberapa tahapan untuk mengukur, yaitu (a) *face to face*, (b) *trust building*, (c) *commitment to proses*, (d) *share understanding*, dan (e) *intermediate outcomes*. Kendala teknis terjadi karena proses komitmen awal tidak berjalan dengan baik yang diakibatkan dari tidak konsisten dengan pembicaraan awal di tahap *face to face* sehingga menghambat dalam keberlangsungan kerja sama antara *stakeholders* yang bekerja sama dalam melakukan pelayanan penumpang dan barang. Namun, hal tersebut bisa diminimalisasi oleh faktor emosional yang terjadi dari pihak yang bekerja sama sehingga pelayanan dapat berjalan walaupun tidak maksimal.

Kata kunci: *collaborative governance*, pelayanan, pelabuhan



## ABSTRACT

JUM HARIANTO FATMAN. *Collaborative Governance-Based Public Service at Andi Mattalata Port of Barru Regency* (supervised by Nurlinah and Suhardiman)

This study aims to describe collaborative governance-based public service at Andi Mattalata Port, Barru Regency. This research used a descriptive study to provide an overview of qualitative research data. This research focused on how the description of collaboration of stakeholders at Andi Mattalata Port. This study used several methods, namely interview, observation, and documentation as techniques in data collection. The results of this study provide an explanation using Ansell and Gash theory (in Wibowo, 2020) that put forward several stages for measuring, namely Face To Face, Trust Building, Commitment To Proseses, Share Understanding, and Intermediate Outcomes. Technical problems occur because the initial commitment process does not run well as a result of being inconsistent with the initial discussions at the stage of face to face, so this hinders the continuation of cooperation among the stakeholders who work together in carrying out passengers and freight services. However, this can be minimized by emotional factors that happen to the parties working together, so services can run although they are not optimal.

Keywords: collaborative governance, service, port



## DAFTAR ISI

### SAMPUL

LEMBAR PENGESAHAN.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN TESIS.....	ii
PRAKATA.....	iii
ABSTRACT.....	vii
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR TABLE .....	x
DAFTAR GAMBAR .....	xii

### BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	10
1.3 Tujuan Penelitian .....	10
1.4 Manfaat Penelitian .....	10

### BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu .....	12
2.2 Tinjauan Teori / Konsep Penelitian .....	16
2.2.1 <i>Collaborative Governance</i> .....	16
2.2.2 Pelayanan Publik .....	28
2.2.3 Permasalahan Pelayanan Publik dan Pelaksanaan <i>Collaborative Governance</i> .....	33
2.2.4 Pelabuhan.....	34
2.2.5 Andi Mattalatta.....	38
2.2.6 Pelabuhan Andi Mattalata.....	38
2.2.7 Pengertian kapal dan jenisnya.....	39
2.3 Kerangka Pikir.....	43

### **BAB III METODE PENELITIAN**

3.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian.....	44
3.2 Lokasi Penelitian .....	44
3.3 Fokus Penelitian.....	45
3.4 Jenis Dan Sumber Penelitian .....	45
3.5 Teknik Pengumpulan Data .....	47
3.6 Teknik Analisis Data .....	48
3.7 Informan Penelitian .....	50

### **BAB IV PEMBAHASAN**

4.1 Deskripsi Lokasi Penelitian.....	52
4.1.1 Kondisi Geografis Kab. Barru .....	52
4.2 Kapal.....	60
4.2.1 Kapal Peti Kemas .....	60
4.2.2 Karakteristik Kapal.....	47
4.3 Persyaratan dan Perlengkapan Pelabuhan .....	48
4.4 Pelabuhan Andi Mattalatta Garongkong.....	52
4.5 Profil Dinas Perhubungan Kabupaten Barru.....	66
4.6 Pembahasan Hasil Penelitian .....	77
4.2.1 Keterlibatan Pihak-Pihak Yang Berkolaborasi Dalam Memberikan Pelayanan Penumpang Dan Barang Di Pelabuhan Andi Mattalata Kabupaten Barru .....	77
4.2.2 Faktor- faktor yang mempengaruhi kolaborasi pihak terkait dalam memberikan pelayanan penumpang dan barang di Pelabuhan Andi Mattalata Kabupaten Barru .....	98

### **BAB V PENUTUP**

5.1 Kesimpulan .....	104
5.2 Saran.....	105

### **DAFTAR PUSTAKA**

## DAFTAR TABLE

Table 2.1 Penelitian Terdahulu .....	12
Table 3.1 Informan Penelitian .....	31
Table 4.1 Pembagian Luas Administrasi Kabupaten Barru .....	40
Table 4.2 Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kabupaten Barru.....	41
Table 4.3 Tata Guna Lahan Kabupaten Barru.....	42
Table 4.4 Keadaan Curah Hujan di Kabupaten Barru.....	43

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Andi Mattalatta.....	38
Gambar 2.2	Dimensi Kapal.....	40
Gambar 2.3	Kerangka Pikir.....	43
Gambar 4.1	Peta Kabupaten Barru.....	54
Gambar 4.2	Kondisi Existing Kapal.....	61
Gambar 4.3	Zoning Kawasan Garongkong.....	62
Gambar 4.4	Struktur Organisasi Dishub Kab. Barru.....	71
Gambar 4.5	Kwitansi Pembayaran.....	98
Gambar 4.6	Nama-Nama Anggota Kelompok Kaharuddin.....	100
Gambar 4.7	Nama-Nama Anggota Kelompok Baharuddin.....	101
Gambar 4.8	Nama-Nama Anggota Kelompok Ramli.....	102
Gambar 4.9	Nama-Nama Anggota Kelompok Arham.....	103
Gambar 4.10	Nama-Nama Anggota Kelompok Muh. Nurdiansyah.	104
Gambar 4.11	Gerobak Dorong Miliki Pekerja TKBM <i>Simaturue...</i>	106
Gambar 4.12	Gerobak Dorong Miliki Pekerja TKBM <i>Simaturue...</i>	110

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Indonesia adalah salah satu negara terbesar di dunia berdasarkan jumlah luas wilayah dan penduduk, dan merupakan negara kepulauan yang memiliki kurang lebih 3.700 pulau serta wilayah pantai sepanjang 80.000 km atau dua kali keliling dunia melalui khatulistiwa (Bambang Triatmojo, 2010 : 4). Dilihat dari persentase antara perairan dan daratan, diketahui bahwa 63,21% negara Indonesia adalah perairan dengan jumlah pulau yaitu +17.504 pulau. Oleh karena itu Indonesia dikenal oleh dunia Internasional sebagai “Negara Kepulauan” terbesar di dunia, pulau-pulau yang ada disatukan oleh perairan laut (Chandra Motik, 2007 : V). Maka akses penghubung antar pulau diperlukan, dengan kualitas layanan yang baik.

Indonesia saat ini membuka diri dari berbagai macam kemajuan yang dapat dinikmati, baik dari segi pelayanan pemerintahan maupun dari segi fasilitas pendukung yang sifatnya lebih maju. Pelayanan pemerintahan hari ini seharusnya sudah memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi dalam mempermudah kinerja pelayanan, namun terbatasnya keahlian dari sumber daya manusia yang dimiliki oleh Indonesia merupakan salah satu hambatan dari kurang berpesatnya pelayanan pemerintahan.

Salah satu langkah pemerintah dalam menangani hal demikian yaitu dengan menjalin kerja sama dalam berbagai pihak, yaitu dengan

menghadirkan unsur swasta dan keterlibatan dari masyarakat yang selanjutnya dikenal dengan istilah *collaborative governance*. *Collaborative governance* merupakan salah satu konsep dalam pelayanan publik yang berkembang dalam beberapa dekade terakhir.

*Governance* merujuk kepada hubungan antara pemerintah dengan warganya sehingga memungkinkan berbagai pelayanan atau program dapat dirumuskan, diimplementasikan, dan dievaluasi. Pergeseran *government ke governance* dimaksudkan untuk mendemokratisasi administrasi publik. *Government* menunjuk kepada institusi pemerintah terutama dalam kaitannya dengan proses pelayanan publik yang dilakukan oleh pemerintah. Sementara itu, *governance* menunjuk kepada keterlibatan *Non Governmental Organization* (NGO), kelompok-kelompok kepentingan, dan masyarakat, disamping institusi pemerintah dalam pengelolaan kepentingan umum, terutama dalam memberikan pelayanan publik. Berbagai bentuk pelayanan dan program diarahkan untuk memenuhi kepentingan warga masyarakat dan dilakukan melalui tindakan kolektif dan proses kolaboratif. Konsep *collaborative governance* merupakan Langkah yang tepat yang dilakukan oleh pemerintah dalam menjawab tantangan pelayanan pemerintahan.

*Collaborative governance* secara konsep merupakan kegiatan yang mengikat antar pihak-pihak terkait. Pihak tersebut merupakan mitra dan *partner* kerja untuk mencapai suatu tujuan sesuai dengan ketentuan dan kesepakatan bersama yang saling menguntungkan guna menghasilkan

barang dan pelayanan (Dewi, 2019). Konsep tersebut selaras dengan konsep NPM atau *new public management* yang menganggap manajemen pada sektor swasta lebih baik dari manajemen pemerintahan, makanya pemerintah melakukan kerja sama dalam berbagai hal, salah satunya dari segi pelayanan.

Segala bentuk jasa pelayanan, baik bentuk barang maupun jasa yang dapat dipertanggung jawabkan merupakan sebuah pelayanan publik. Pelayanan publik menurut PERDA Kab. Barru no. 5 tahun 2011 mengemukakan bahwa pelayanan publik adalah segala kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai hak-hak dasar setiap warga negara dan penduduk atas suatu barang, jasa atau pelayanan administrasi yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan yang terkait dengan kepentingan publik. Pemenuhan hak dasar dalam pelayanan publik merupakan sebuah capaian yang penting dan mesti harus dilaksanakan.

Kabupaten Barru merupakan kabupaten yang berdiri pada tanggal 20 Februari 1960 dengan luas daerah luas yaitu 1.174,71 km<sup>2</sup>. Terdapat 7 kecamatan yang sebagian besar dari kecamatan tersebut merupakan pegunungan dengan pantai. Panjang garis pantai mencapai angka 87 km. Panjang garis pantai tersebut membuat Kabupaten Barru menjadi pemilik pantai terpanjang di Provinsi Sulawesi Selatan. Selain memiliki luas pantai terpanjang di Provinsi Sulawesi Selatan, keunggulan lain yang dimiliki Kabupaten Barru yaitu kedalaman laut mencapai 15-25 meter di laut bagian

Garongkong (Dinas Komunikasi, Informatika, Statistik, dan Persandian Provinsi Sulawesi Selatan, 2018).

Potensi kelautan Garongkong dapat dikelola menjadi sebuah pelabuhan sehingga pada tahun 2008 terdapat wacana pemerintah daerah Kabupaten Barru untuk membuat sebuah pelabuhan dan kemudian disahkan oleh pemerintah daerah Sulawesi Selatan melalui peraturan daerah Sulawesi Selatan no. 9 tahun 2009 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Kabupaten Barru dalam perda tersebut berstatus Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Perda tersebut menjelaskan bahwa Kabupaten Barru dalam hal ini Lingkungan Garongkong akan dibangun sebuah pelabuhan sesuai dengan sistem jaringan transportasi laut nasional. Sehingga ditahun 2008 sampai 2013 telah dilakukan pembangunan tahap pertama.

Untuk memudahhi transportasi angkutan laut ini diperlukan suatu wadah dalam hal ini pelabuhan. Pelabuhan merupakan daerah titik simpul antara wilayah darat dengan laut, yang keberadaannya sangat dibutuhkan agar arus transportasi laut dapat berjalan lancar dan aman. Atas dasar tersebut pemerintah senantiasa meningkatkan prasarana perhubungan laut guna menunjang optimalisasi pelayaran pengangkutan penumpang, barang maupun kendaraan baik menyangkut penambahan armada angkutan penyeberangan maupun pengadaan pelabuhan.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari dataran dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan

pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta berbagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi (UU No.21 Tahun 1992 pasal 1, tentang pelayaran). Melihat potensi daerah dan wilayah-wilayah yang dapat dikembangkan dan diharapkan menjadi salah satu andalan perekonomian, maka Kabupaten Barru, Propinsi Sulawesi Selatan akan mengembangkan kawasan maritim sebagai urat nadi perekonomian. Program strategis kabupaten ini adalah pengembangan industri dan sektor perekonomian bagi Kabupaten Barru dan sekitarnya.

Daerah Kabupaten Barru, memerlukan adanya pintu gerbang bagi transportasi moda perhubungan laut yang memadai. Dalam rangka menunjang aktivitas distribusi barang antar pulau guna memperlancar roda perekonomian maka dibuat rencana pembangunan Kawasan pelabuhan di Garongkong yang terletak di Desa Garongkong, Kecamatan Barru, Kabupaten Barru, Propinsi Sulawesi Selatan.

Rencana pemindahan IKN atau ibu kota negara berdampak kepada daerah-daerah sekitar IKN. Daerah-daerah berbenah disektor pembangunan infrastruktur maupun transportasi. Begitupun dengan Pelabuhan Andi Mattalata mengalami perkembangan pesat. Perkembangan pesat ini merupakan langkah untuk mendukung IKN yang baru di Kalimantan.

Rute penyeberangan Pelabuhan Andi Mattalata untuk sementara melayani 2 rute penyeberangan yaitu penyeberangan Barru – Baltulicin dengan Barru – Pacitan. Penyeberangan Barru – Batu Licin menggunakan jasa penyeberangan KMP Awu- Awu yang melayani jasa penyeberangan penumpang dengan barang. Jadwal keberangkatan dari kabupaten barru pada hari jumat dan melayani keberangkatan 1 minggu sekali. Sedangkan untuk penyeberangan Barru – Pacitan biasanya melayani 2 minggu sekali. dengan menggunakan jasa penyeberangan Kapal Ferry Dharma Kencana.

Pelabuhan Garongkong merupakan pilihan tepat sebagai pelabuhan penyangga dari keberadaan pelabuhan Sukarno Hatta, Makassar dan pelabuhan. Ujungnge Pare-pare. Kedua pelabuhan ini mengalami kejenuhan akibat peningkatan arus barang dan penumpang yang pesat. Lokasi pelabuhan garongkong relative dekat dengan kedua pelabuhan tersebut dan mempunyai akses langsung ke jalan Provinsi Makassar - Pare-pare serta mempunyai garis pantai yang ideal ke arah alur laut.

Fungsi utama adanya pelabuhan Andi Mattalata di Barru sebagai penyangga bahan pokok makanan untuk sebagian kecil kota di Kalimantan sekitar ibu kota negara karna selain penumpang yang menyeberang ke Kalimantan, terdapat banyak bahan pokok makanan seperti sayur- sayuran, buah maupun hewan ternak. Selain itu fungsi lain sebagai sumber pendapatan untuk warga lokal sekitar pelabuhan karna terbuka berbagai macam lapangan pekerjaan seperti Buruh yang dikelola oleh masyarakat Garongkong yaitu Koperasi TKBM *Simaturue*.

Koperasi TKBM *Simaturue* merupakan koperasi yang dikelola oleh warga lokal untuk penyediaan tenaga kerja lokal untuk bekerja di pelabuhan Andi Mattalata. Tenaga kerja yang dimaksud adalah jasa tenaga kerja bongkar muat barang, pekerja TKBM ini sebagai tenaga kerja yang menyediakan jasa pengangkutan barang bawaan penumpang yang ingin masuk ke kapal dan juga sebagai penyedia jasa tenaga kerja bongkar muat barang yang ingin diseberangkan ke pulau Kalimantan dan Pacitan. Semua ini demi memudahkan proses embarkasi. Proses embarkasi atau dengan kata lain embarkasi ialah pemberangkatan penumpang dengan kapal laut yang dilakukan dari tempat- tempat yang sudah ditetapkan sampai dengan tempat tujuan (W.J.S Poerwardaminta : 1993). Proses embarkasi ini diatur semikian rupa oleh Dinas Perhubungan dalam hal ini UPTD Kepelabuhanan.

Dinas Perhubungan Penyeberangan Darat merupakan satuan perangkat daerah yang ditugaskan langsung untuk menjalankan pelayanan penyeberangan darat di pelabuhan Andi Mattalata Kabupaten Barru. SKPD tersebut dipercayakan langsung dari bupati barru sebagai pengelola kepelabuhanan untuk kemudian dikerjakan dalam hal penyeberangan.

Segala bentuk kegiatan dipelabuhan umumnya punya tugas fungsi masing-masing yang tentunya menjadi kesepakatan Bersama yang kemudian di pedomani sebagai aturan yang di sepakati bersama. Kesepakatan akan memperkuat kolaborasi bagi setiap *stakeholder*.

Masalah – masalah tersebut sering sekali didapatkan di berbagai kantor- kantor pemerintahan maupun penyedia jasa lainnya seperti di penyedia jasa transportasi. Indonesia dalam pengelolaan transportasi baik darat, udara dan laut tidak pernah absen dari keluhan yang diberikan oleh masyarakat pengguna jasa layanan transportasi. Biasanya permasalahan pelayanan terjadi karna kolaborasi dari setiap *stakeholder* tidak berjalan dengan baik. Begitupun terjadi di Pelabuhan Andi Mattalatta Barru yang tergolong menjadi Kawasan Ekonomi Khusus.

Peraturan daerah Sulawesi Selatan no. 9 tahun 2009 menjelaskan tentang demikian tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Kabupaten Barru dalam perda tersebut berstatus Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Hal tersebut mendasari bahwa pelayanan publik yang menjadi hal dasar yang harus diterima masyarakat mestinya mempunyai kualitas yang layak sesuai dengan standar pelayanan minimal, namun yang terjadi dilapangan masih banyak penunjang pelayanan belum terpenuhi sebagai mana semestinya sebuah pelabuhan pada umumnya.

Pelayanan publik di pelabuhan andi mattalata terbagi atas dua yaitu pelayanan penumpang dengan pelayanan barang. Pelayanan penumpang dilakukan pada saat kedatangan maupun keberangkatan kapal. Pelayanan yang terjadi dilakukan oleh dinas perhubungan berkolaborasi dengan pihak koperasi TKBM sebagai penyedia jasa bongkar muat. Dinas Perhubungan dengan Koperasi TKBM bekerja sama dalam pelayanan penanganan penumpang maupun barang.

Pelayanan Barang yang dimaksudkan adalah pelayanan pengangkutan barang yang berat. Biasanya bongkar muat diperlihatkan pada saat sebelum keberangkatan penumpang. Barang bawaan yang terdiri berbagai jenis baik buah-buahan maupun hewan ternak biasanya dimuat kembali di area pelabuhan dan hal tersebut membutuhkan bantuan dari koperasi TKBM. Karena barang yang banyak harus dimuat kembali ke kapal tentunya pihak kapal maupun dari pihak dari dinas perhubungan juga butuh bantuan tenaga dari koperasi TKBM.

Namun dari kedua pelayanan tersebut terdapat beberapa kendala antara lain pada pelayanan penumpang saat menjelang keberangkatan pihak dinas perhubungan belum memberikan ruang tunggu yang memadai untuk penumpang begitu pun dengan pelayanan barang yang menuju kapal infrastruktur penunjang untuk mengangkut barang masih belum memadai sehingga cenderung menyusahakan untuk salah satu pihak yang berkolaborasi.

Masalah diatas terjadi karna ada beberapa pihak yang berkolaborasi belum menjalankan tugas- tugas atau komitmen bersama dengan baik. Terlebih lagi kepastian hukum dari pihak yang bekerja sama dalam pelayanan jasa belum ada, sehingga menyebabkan pelayanan publik menjadi tidak transparansi. Dengan melihat permasalahan tersebut maka penelitian ini mengangkat judul **“PELAYANAN PUBLIK BERBASIS COLLABORATIVE GOVERNANCE DI PELABUHAN ANDI MATTALATA KABUPATEN BARRU”**

## **1.2 Rumusan Masalah**

Pelabuhan Andi Mattalata merupakan pintu gerbang masuk dan keluarnya hasil daerah ke daerah lain sehingga membutuhkan pelayanan dengan kerja sama yang baik dari setiap *stakeholder*. Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1.2.1 Bagaimana keterlibatan pihak- pihak yang berkolaborasi dalam memberikan pelayanan penumpang dan barang di Pelabuhan Andi Mattalata Kabupaten Barru ?

1.2.2 Faktor- faktor apa yang mempengaruhi kolaborasi pihak terkait dalam memberikan pelayanan penumpang dan barang di Pelabuhan Andi Mattalata Kabupaten Barru?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan uraian latar belakang serta rumusan masalah diatas, maka adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui serta mengukur kesuksesan pelayanan publik berbasis *collaborative governance* di Pelabuhan Andi Mattalata Kabupaten Barru.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis dengan pengembangan pengetahuan mengenai upaya – upaya keterlibatan pihak- pihak yang berkolaborasi dalam memberikan pelayanan penumpang dan barang di Pelabuhan Andi Mattalata

Kabupaten Barru. Selain itu manfaat teoritis dalam penelitian ini adalah sebagai referensi bagi pihak-pihak yang berkepentingan dalam pencarian informasi terutama yang berkaitan dengan konsep pelayanan publik dan terkhusus dalam *collaborative governance*

#### 1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat praktis bagi pemerintah Daerah dan pengelola pelabuhan serta *stakeholder* yang terlibat dalam pelayanan publik di Pelabuhan Andi Mattalata Kabupaten Barru. Sehingga *Stakeholder* yang terlibat dapat mengerti tentang standar pelayanan yang telah diatur oleh pemerintah. Selain hal tersebut diatas manfaat praktis dalam penelitian ini adalah diharapkan dapat menjadi sarana dalam memahami, menambah dan mengaplikasikan pengetahuan teoritis yang telah di pelajari sehingga dapat memberikan bukti empiris serta dapat melengkapi literatur mengenai konsep pelayanan publik berbasis *collaborative governance*.

#### 1.4.3 Manfaat Metodologis

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat pengetahuan untuk peneliti- peneliti selanjutnya dalam mengerjakan penelitian, khususnya penelitian mengenai pelayanan yang berbasis *collaborative governance*. Diharapkan juga penelitian ini menjadi sumber referensi untuk penelitian selanjutnya yang menggunakan penelitian yang berfokus di pelayanan berbasis kolaborative sehingga menjadi bahan perbandingan untuk penelitian selanjutnya

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu ini merupakan acuan penulis dalam melakukan penelitian sehingga penulis dapat lebih memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian. Dari penelitian terdahulu, penulis tidak menemukan penelitian dengan judul yang sama seperti judul penelitian penulis. Namun penulis mengangkat beberapa penelitian sebagai referensi dalam memperkaya bahan kajian pada penelitian penulis.

Berikut merupakan beberapa penelitian terdahulu yang manjadi acuan penulis dalam membuat penelitian :

*Table 2.1. Penelitian Terdahulu*

No	Nama Penulis/ Tahun	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1	Febrian, 2016	<i>Collaborative Governance</i> Dalam Pembangunan Kawasan Pedesaan	Menemukan bahwa <i>Collaborative Governance</i> sebagai basis pembangunan kawasan perdesaan dinilai akan mampu memaksimalkan potensi keterlibatan berbagai pihak dalam pembangunan kawasan perdesaan. Potensi untuk memajukan desa denganmengkolaborasi sumber daya yang dimiliki berbagai pihak, dapat dimulai dengan melakukan kolaborasi pada rencana pembangunan dari tingkat Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi,

			<p>Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota, dan Pemerintah Desa melalui sebuah konsesus, dengan melibatkan berbagai stakeholder yang terkait dengan kepentingan dan potensi masing-masing instansi dalam mencapai tujuan bersama. Sehingga capaian pembangunan kawasan perdesaan dalam mempercepat dan meningkatkan kualitas pelayanan, pembangunan, dan pemberdayaan masyarakat Desa di Kawasan Perdesaan melalui pendekatan pembangunan partisipatif dengan perpaduan pembangunan antar Desa dalam 1 (satu) Kabupaten/Kota dapat terwujud dengan baik. Artinya bahwa peran partisipatif dalam <i>Collaborative Governance</i> untuk pendekatan pembangunan dianggap efektif dalam kebijakan pembangun. Peran <i>leader</i> sebagai penggerak <i>Collaborative Governance</i> sangat diperlukan.</p>
2	Lestari Dkk, 2022	<p><i>Collaborative Governance Dalam Pelayanan Publik (Studi Gerbang Penyandang Disabilitas Sukses di Kabupaten Banyumas)</i></p>	<p>Penelitian ini untuk mendeskripsikan kolaboratif dalam Program Gendis berdasarkan teori tata kelola kolaboratif Rusell M.Linden melalui lima tahap:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Kolaborasi dasar, 2) Hubungan, 3) Tinggi taruhannya, 4) Konsistensi untuk kolaborasi, 5) Kepemimpinan kolaboratif.</li> </ol>

			Temuan penelitian bahwa Program Gendis belum optimal karena koordinasi dan komunikasi yang bisa menjadi kunci utama untuk membentuk kolaborasi dan membangun kepercayaan tidak memiliki kejelasan arah yang menghasilkan sinergi dari para pemangku kepentingan yang belum membentuk ikatan dengan masing-masing lainnya
3	Wibowo, 2020	Collaborative governance dalam pelayanan transportasi publik (study brt trans semarang	Penelitian ini mengemukakan beberapa tahapan untuk mengukur dari sebuah rangkaian kebijakan pemerinatahan dalam mengimplementasikan yaitu <i>Face To Face</i> (Dialog Tatap Muka), <i>Trust Building</i> (Membangun Kepercayaan), <i>Comitment To Prosses</i> (Komitmen Pada Proses), <i>Share Understanding</i> (Pemahaman Bersama), <i>Intermediate Outcomes</i> (Dampak Sementara).

Hasil dari penelitian yang pertama dilakukan oleh (Febrian, 2016) tentang *collaborative governance* yaitu berpendapat bahwa dalam kolaborasi dari tiga *stakeholders* peran *leader* sebagai penggerak *collaborative governance* sangat diperlukan. Hal ini kemudian selaras dengan penelitian yang saya lakukan karna dalam *collaborative governance* dalam pelayanan publik di Pelabuhan Andi Mattalatta ini peran *leader* dalam hal ini pihak dari pemerintah Kabupaten Barru sangat diperlukan untuk mengotrol jalannya kebijakan. Kemudian perbedaan mendasar dari penelitian yaitu penelitian yang dilakukan oleh (Febrian,

2016) adalah khusus untuk kawasan pedesaan sedangkan penelitian yang saya lakukan lebih fokus di wilayah kepelabuhanan.

Kemudian hasil dari penelitian yang kedua dilakukan oleh (Lestari Dkk, 2022) Penelitian ini untuk mendeskripsikan kolaboratif dalam Program Gendis berdasarkan teori tata kelola kolaboratif Rusell M.Linden melalui lima tahap:1) Kolaborasi dasar, 2) Hubungan, 3) Tinggi taruhannya, 4) Konsistensi untuk kolaborasi, 5) Kepemimpinan kolaboratif. Temuan penelitian bahwa Program Gendis belum optimal karena koordinasi dan komunikasi yang bisa menjadi kunci utama untuk membentuk kolaborasi dan membangun kepercayaan tidak memiliki kejelasan arah yang menghasilkan sinergi dari para pemangku kepentingan yang belum membentuk ikatan dengan masing-masing lainnya. Begitupun dengan penelitian yang kami lakukan kolaborasi menjadi kunci utama kesuksesan dari sebuah pelayanan publik di Pelabuhan Andi Mattalatta.

Kemudian hasil dari penelitian yang ke tiga dilakukan oleh (Wibowo, 2020) Penelitian ini mengemukakan beberapa tahapan untuk mengukur dari sebuah rangkaian kebijakan pemerintahan dalam mengimplementasikan yaitu *Face To Face* (Dialog Tatap Muka), *Trust Building* (Membangun Kepercayaan), *Comitment To Prosses* (Komitmen Pada Proses), *Share Understanding* (Pemahaman Bersama), *Intermediate Outcomes* (Dampak Sementara). Proses inilah yang kemudian dibahas dalam penelitian tersebut yang menjadi tolak ukur kesuksesan dari sebuah kolaborasi.

## 2.2 Tinjauan Teori / Konsep Penelitian

### 2.2.1 Collaborative Governance

Kerja sama dalam melakukan sebuah pekerjaan merupakan ciri masyarakat Indonesia, hal tersebut selaras dengan konsep sekarang di pemerintahan yaitu melakukan kolaborasi atau sering dikenal dengan konsep *collaborative governance*. Secara konsep *collaborative governance* merupakan kegiatan yang mengikat antar pihak-pihak terkait. Pihak tersebut merupakan mitra dan *partner* kerja untuk mencapai suatu tujuan sesuai dengan ketentuan dan kesepakatan bersama yang saling menguntungkan guna menghasilkan barang dan pelayanan (Dewi, 2019).

*Collaborative Governance* menekankan enam kriteria yaitu : (1) forum ini diprakarsai oleh lembaga publik atau lembaga, (2) peserta dalam forum termasuk aktor swasta, (3) peserta terlibat langsung dalam pengambilan keputusan dan bukan hanya sebagai penyedia layanan oleh agensi publik, (4) terorganisir, (5) forum bertujuan untuk membuat keputusan dengan konsensus dan (6) fokus kolaborasi ada pada kebijakan publik maupun manajemen publik (Ansell & Gash, 2007).

Berikut merupakan prinsip dari *collaborative governance* menurut United Nation Development Program (UNDP, 1997) yaitu (1) Partisipasi (2) Kepastian Hukum, (3) Transparansi, (4) Tanggung Jawab, (5) Berorientasi pada kesepakatan, (6) Keadilan, (7) Efektifitas & Efisiensi (8) Akuntabilitas, (9) Visi Strategis.

Strategi baru *governance* dalam dua dekade terakhir, yaitu *collaborative governance* yang muncul sebagai gaya baru untuk merumuskan dan mengimplementasikan kebijakan. *Collaborative governance* merupakan bentuk baru dari *governance* yang muncul sebagai strategi baru dalam memerintah dengan mengikut sertakan *stakeholders* seperti aktor swasta atau *privat* dan aktor pemerintah tetap menjadi aktor final dalam pengambilan keputusan (Ansell, 2007).

Lebih lanjut dijelaskan oleh (Ansell dan Gash, 2007) mendefinisikan *collaborative governance* adalah sebuah pengaturan yang mengatur satu atau lebih lembaga publik secara langsung terlibat dengan pemangku kepentingan non publik dalam proses pengambilan keputusan kolektif bersifat formal, berorientasi consensus, dan musyawarah yang bertujuan untuk membuat atau mengimplementasikan kebijakan publik atau mengelola program atau aset publik.

Secara umum pengertian *collaborative governance* oleh (Hartman, C., et al, 2002) adalah merupakan sebuah proses yang didalamnya melibatkan berbagai *stakeholders* yang terkait untuk mengusung kepentingan masing- masing instansi dalam mencapai tujuan bersama.

*Collaborative governanve* menjadi penting dalam tata kelola pemerintahan, karna melibatkan banyak aktor baik pemerintah maupun non-pemerintah untuk terlibat langsung dalam pembuatan dan pengambilan keputusan. Pengambilan keputusan mengenai kebijakan

pemerintah dalam rangkah mempermudah pemberian pelayanan publik dan penyediaan serta pengelolaan asset publik.

Pengertian konsep *collaborative governance* menurut (Ansell, 2007) didasarkan pada enam kriteria , diantaranya :

- a. Bentuk kolaborasi di inisiasi oleh agen publik/ aktor pemerintah
- b. Aktor non pemerintah termasuk salah satu aktor yang terlibat
- c. Aktor pemerintah dan non-pemerintah terlibat langsung dalam pengambilan keputusan dan *consensus*
- d. Kolaborasi dibentuk secara formal dan secara bersama
- e. Kolaborasi dilakukan untuk mencapai konsensus, sekalipun konsensus tidak dicapai dalam perakteknya
- f. Kolaborasi berfokus pada isu kebijakan publik.

Kolaborasi pemerintah yaitu tata kelola pemerintahan yang melibatkan banyak aktor baik pemerintah maupun non-pemerintah untuk terlibat langsung dalam pembuatan dan pengambilan keputusan mengenai kebijakan pemerintah dalam rangkah mempermudah pemberian pelayanan publik dan penyediaan serta pengelolaan asset publik. Kolaborasi pemerintah muncul sebagai respon terhadap dinamika kebutuhan penyediaan pelayanan publik yang semakin kompleks dan bersifat independen, serta rendahnya SDM yang dimiliki pemerintah dan tingginya biaya penerapan suatu program. Keterlibatan pihak lain dari sektor swasta dan NGO menjadi unsur penting dalam penyediaan fasilitas pelayanan publik.

Pendapat yang dikemukakan oleh Freeman dalam (Ansell dan Gash, 2007) menyatakan bahwa para *stakeholder* harus terlibat dalam segala tahapan proses pembuatan keputusan, walaupun otoritas tertinggi terletak pada aktor publik, tetapi semua *stakeholders* memiliki tanggung jawab yang sama terhadap hasil kebijakan. Karena tujuan dari kolaborasi adalah mencapai tingkat kesepakatan antara *stakeholders*. Connick dalam (Ansell dan Gash, 2007) menyatakan kolaborasi yaitu salah satu pemecahan masalah yang melibatkan aktor pemerintah dan masyarakat. Lanjut *collaborative governance* juga didefinisikan sebagai proses untuk menetapkan, mengarahkan, memfasilitasi, dan mengawasi rencana organisasi sektoral dalam menangani permasalahan kebijakan publik yang tidak bisa diselesaikan hanya oleh satu organisasi saja

Salah satu cara mengukur suksesnya sebuah kolaborasi dijelaskan oleh Ansell & Gash dalam (Wibowo, 2020) mengemukakan beberapa tahapan untuk mengukur yaitu *Face To Face* (Dialog Tatap Muka) adalah jantung dari proses membangun kepercayaan, saling menghormati, saling pengertian dan komitmen untuk proses. *Trust Building* (Membangun Kepercayaan) merupakan fase terpisah dari dialog tatap muka dan negosiasi tentang masalah-masalah substantif, tapi pemimpin kolaboratif yang baik harus membangun kepercayaan diantara para penentang. *Comitment To Prosses* (Komitmen Pada Proses), *Share Understanding* (Pemahaman Bersama), *Intermediate Outcomes* (Dampak Sementara).

Proses inilah yang kemudian dibahas dalam penelitian tersebut yang menjadi tolak ukur kesuksesan dari sebuah kolaborasi.

*Face to face dialogue* atau dialog tatap muka merupakan tata kelola kolaboratif dibangun berdasarkan dialog tatap muka antar *stakeholders* karena dialog tatap muka ini berarti keterlibatan semua pihak dalam proses dialog secara langsung dan ikut berperan aktif dalam proses pembuatan setiap keputusan terkait dengan kepentingan bersama. Dalam dialog tatap muka sering terjadi perbedaan pandangan antara *stakeholders* karena masing-masing ingin memperkuat *stereotype*. Namun dialog tatap muka tersebut diperlukan untuk mengidentifikasi peluang yang saling menguntungkan dalam sebuah kolaborasi dan membangun kolaborasi efektif untuk mencapai konsensus bersama, seperti yang dijelaskan oleh Ansell & Gash (2007 : 551) bahwa jika beberapa *stakeholders* tidak memiliki kapasitas, organisasi, status atau sumber daya untuk berpartisipasi dengan *stakeholders* yang lain, maka proses *Collaborative Governance* akan rentan terhadap manipulasi oleh aktor yang lebih kuat.

*Trust building* atau membangun kepercayaan antar *stakeholders* bahwa seluruh pihak memiliki tujuan yang sama. Membangun kepercayaan merupakan salah satu hal yang sangat sulit ditumbuhkan dalam proses awal kolaborasi diantara para *stakeholders*. Hal tersebut dikarenakan bahwa membangun kepercayaan itu proses yang

membutuhkan komitmen jangka panjang untuk mencapai tujuan bersama. kurangnya kepercayaan sering jadi alasan gagalnya sebuah kolaborasi.

*Commitment to process* atau komitmen terhadap proses langkah dalam pelaksanaan kolaborasi karna dibutuhkan rasa saling ketergantungan antar *stakeholders* untuk menyelesaikan permasalahan. Proses pembangunan komitmen tersebut sudah terjadi pada saat dialog tatap muka antar *stakeholders* harus membuat prosedur musyawarah dan negosiasi yang berintegritas. Hal tersebut dikarenakan prosedur yang jelas, adil, dan transparan dinilai sangat penting dalam sebuah komitmen dalam kolaborasi. Komitmen juga memerlukan kepercayaan agar antar para *stakeholders* saling berbagi tanggung jawab dan berjalan dengan baik. Adanya komitmen mampu menghilangkan penghambat yang seringkali muncul akibat perbedaan karakteristik dan kepentingan antar *stakeholders*.

*Share understanding* atau pemahaman bersama adalah tahap setiap *stakeholders* untuk mengembangkan pemahaman bersama untuk mencapai tujuan bersama. Berbagi pengertian dan pemahaman dalam sebuah kolaborasi merupakan sebuah kolaborasi merupakan sebuah kolaborasi merupakan sebuah kesepakatan yang dibuat sebagai bentuk tanggung jawab bersama. Pemahaman bersama juga bisa menyiratkan kesepakatan mengenai pengetahuan yang diperlukan untuk mengatasi permasalahan. Para *stakeholders* menyetujui tujuan dan nilai yang

disepakati bersama, dengan begitu akan menimbulkan partisipasi aktif dari para *stakeholders* dengan arah tujuan bersama.

*Intermediate outcomes* atau hasil sementara merupakan tahap tujuan yang akan dicapai. Hasil dari proses kolaborasi berupa *output* atau keluaran yang nyata dianggap sebagai kritis yang penting untuk membangun momentum sehingga dapat mengarahkan pada keberhasilan kolaborasi.

Satu bagian penting dari istilah *Collaborative Governance* adalah *Governance*. banyak peneliti yang telah membuat defenisi tentang *Governance* akan tetapi defenisi tersebut masih sebatas dengan aktivitas yang dapat dilakukan oleh pemerintah dan belum komprehensif. Menurut Hudson dan Hardy (2002 : 177) bahwa jaringan kolaboratif tidak akan mungkin tumbuh secara spontan akan tetapi perlu “dibudayakan” pentingnya menerapkan *Collaboratif Governance* antara lain karena :

- a. Kegagalan dalam pengimplementasian kebijakan di tataran lapangan.
- b. Ketidakmampuan kelompok – kelompok dalam pemisahan rezim-rezim kekuasaan untuk menggunakan arena institusi lainnya dalam mengambil keputusan.
- c. Adanya mobilisasi kepentingan
- d. Tingginya biaya serta adanya politisasi regulasi ( Ansell and Gash dalam Sudarmo, 2011 : 105)

Kemunculan dan dikembangkannya *Collaborative Governance* merupakan sebuah alternatif bagi:

- a. Pemikiran – pemikiran yang semakin luas mengenai *pluralism* dan kelompok kepentingan.
- b. Adanya kegagalan dalam pelaksanaan akuntabilitas dan manajerialisme (terutama manajemen ilmiah yang semakin di politisasi) serta kegagalan implementasinya. (Ansell and Gash dalam Sudarmo, 2012 : 105 ).

Secara umum *Collaborative Governance* muncul secara adaptif atau sengaja di ciptakan secara sadar dengan alasan-alasan sebagai berikut :

- a. Kompleksitas dan saling ketergantungan antar institusi
- b. Konflik kepentingan yang bersifat laten dan sulit di redam
- c. Usaha mencari cara – cara baru dalam mencapai legitimasi politik. ( Ansell and Gash dalam Sudarmo, 2012 : 104 )

Ansell and Gash mendefinisikan strategi baru dari pemerintah yang disebut sebagai *Collaborative Governance* atau pemerintahan kolaboratif. Bentuk dari *Collaborative* yang melibatkan berbagai *stakeholders* atau pemangku kepentingan secara bersama didalam sebuah forum dengan aparatur pemerintah untuk membentuk suatu keputusan bersama (Ansell dan Alison, 2007: 543)

Menurut Ansell and Gash (2007:566) *Collaborative Governance* merupakan regulasi yang mengatur dimana satu atau lebih lembaga publik secara langsung melibatkan pemangku kepentingan non pemerintah dalam proses pengambilan keputusan secara kolektif, berorientasi pada

konsensus dan musyawarah dan yang bertujuan untuk membuat atau menerapkan kebijakan publik, mengelola aset publik.

Pemerintahan Kolaboratif telah muncul sebagai bagian respon terhadap kegagalan terhadap implementasi hilir dengan tingginya biaya dan politisasi regulasi . ini telah berkembang sebagai sebuah alternative terhadap *pluralism* kelompok kepentingan *adversarialisme* dan kegagalan akuntabilitas dan manajerialisme.( Ansell and Gash, 2007: 554)

Kolaborasi memiliki arti bekerja bersama-sama atau bekerja sama dengan orang lain. Ini menyiratkan aktor atau individu, kelompok atau organisasi bekerja sama dalam usaha yang sama. Para aktor bekerja sama dengan yang lain dengan syarat dan ketentuan yang kita ketahui dapat sangat bervariasi. Kata "*collaboration*" pada awalnya digunakan pada kesembilan belas ketika terjadi perkembangan industrialisasi, organisasi yang lebih kompleks dalam hal pembagian kerja dan tugas yang mengalami peningkatan. Hal ini merupakan norma dasar utilitarianisme, liberalisme sosial, kolektivisme, saling membantu dan kemudian manajemen ilmiah dan teori organisasi relasi manusia.

Pencapaian kolaboratif dapat melibatkan pencapaian beberapa hasil atau alternatif, negasi atau pencegahan sesuatu yang terjadi. Kita dapat berkolaborasi untuk mencapai tujuan yang baik. Terjadinya kolaborasi sangat penting sebagaimana sarana dan praktik yang terlibat, motivasi para pelaku dan tujuan dari pihak yang terlibat.(O'Flynn dan John, 2008 : 03). Seperti halnya yang juga dikemukakan oleh Gray ( Rahu, 2021).

kolaborasi adalah suatu proses berpikir untuk menyelesaikan masalah publik sehingga dapat menemukan solusi dari permasalahan yang terjadi yang melibatkan instansi pemerintah, swasta, dan lain-lain.

Penelitian yang dilakukan oleh Balogh, dkk (2012:02) menjelaskan bahwa *collaborative governance* merupakan sebuah proses dan struktur pengambilan keputusan kebijakan publik dan manajemen yang melibatkan aktor-aktor secara konstruktif yang berasal dari berbagai level, baik dalam tatanan pemerintahan dan atau instansi publik, instansi swasta dan masyarakat sipil dalam rangka mencapai tujuan publik yang tidak akan dapat dicapai apabila dilaksanakan oleh satu pihak saja.

O'Leary, Bingham dan Gerard (Balogh, dkk,2012 : 02) mendefinisikan bahwa *collaborative governance* sebagai sarana untuk mengendalikan proses yang mempengaruhi keputusan dan tindakan dalam sektor swasta, publik dan masyarakat. Tata kelola kolaboratif dapat dianggap sebagai bentuk hubungan kerja sama pemerintah sebagai pelaku utama dan pihak swasta sebagai pihak pelaksana. (Donahue dan Richard,2021: 30) penjelasan definisi *collaborative governance* lebih menjelaskan bahwa kolaborasi merupakan alat untuk memajemen *stakeholder*.

Subarsono, dalam (Salsabila : 2016 : 176 ) mendefinisikan bahwa *collaborative governance* tidak hanya terbatas hanya pada *stakeholder* yang terdiri dari pemerintah dan non pemerintah tetapi juga terbentuk atas adanya *multipartner governance* yang meliputi sektor privat atau swasta,

masyarakat dan komunitas sipil dan terbangun atas sinergi peran *stakeholder* dan penyusun rencana yang bersifat *hybrid* seperti halnya dengan kerjasama publik, Privat, dan sosial.

Pendapat dari (Dwiyanto, 2010 : 253) menjelaskan bahwa kerja sama kolaboratif sebagai suatu proses dimana organisasi-organisasi yang memiliki suatu kepentingan terhadap satu masalah tertentu berusaha untuk mencari solusi yang ditentukan secara mandalam dalam rangka mencapai tujuan yang mereka tidak dapat mencapainya jika dikerjakan secara sendiri-sendiri.

Hal ini juga didukung oleh pendapat Fosler (Dwiyanto, 2010 : 253) Konsep kolaborasi dengan mengatakan bahwa kerja sama yang bersifat kolaboratif melibatkan kerjasama antar pihak yang *intensif*, termasuk adanya upaya secara sadar untuk melakukan *alignment* dalam tujuan, strategi, agenda, sumberdaya dan aktivitas. Kedua institusi yang pada dasarnya memiliki tujuan yang berbeda membangun *shared vision* dan mewujudkannya secara bersama-sama. Untuk itu menyatukan atau setidaknya melakukan aliansi secara vertikal mulai dari sasaran, strategi, sampai dengan aktivitas dalam rangka mencapai tujuan bersama yang mereka yakini lebih bernilai dari tujuan yang dimiliki masing-masing.

Tiga dimensi kolaborasi yang efektif O'Leary, Gazley, McGuire and Bingham dalam (Zainuddin 2009, 57-58) dijelaskan tiga dimensi kolaborasi yang efektif yaitu tercapainya sasaran klien, meningkatnya hubungan-hubungan antar organisasi-organisasi dan pengembangan

organisasi. Tiga bagian yang berbeda ini merefleksikan jaringan-jaringan organisasi yang tidak sama yang dicari dari kolaborasi antar organisasi.

- a. Pencapaian sasaran klien menunjuk pada tujuan dari usaha sektor publik untuk meningkatkan kolaborasi.
- b. Hubungan antar organisasi di tingkatkan untuk mendapatkan manfaat yakni, manfaat kolektif dan potensi kolaborasi organisasi. Jika organisasi dalam upaya kolaboratif sama baiknya hal ini dapat meningkatkan modal sosial padamasyarakat yang dilayani. Hubungan yang lebih baik antara organisasi yang bekerja untuk meningkatkan kesempatan memecahkan masalah dan membuka jalan dalam memaksimalkan hubungan yang lebih baik kedepan.
- c. Pengembangan organisasi menguntungkan organisasi jika organisasi melakukan pengembangan organisasi. Upaya ini dapat mengembangkan kapasitasnya untuk dapat bersaing secara efektif sehingga dapat mencapai misi dan tujuan kedepan.

Proses *collaborative governance* idealnya dilakukan bersama semua *stakeholders* yang ada dalam pengambilan keputusan. Seperti yang dikatakan oleh (Emerson, 2001) mengatakan bahwa proses dan struktur pengambilan keputusan kebijakan publik dan manajemen yang melibatkan orang-orang secara konstruktif pada batas-batas lembaga publik, tingkat pemerintah, dan masyarakat, swasta dan sipil untuk melaksanakan kepentingan umum yang tidak bisa dilakukan satu pihak.

Proses kolaborasi merupakan sebuah sistem dimana kolaborasi mewakili model yang mendominasi untuk perilaku, pengambilan keputusan dan aktivitas. Dalam proses kolaborasi terdapat tiga variabel. Dimana dalam proses kolaborasi yang perlu di perhatikan adalah dinamika kolaborasi, tindakan- tindakan kolaborasi, serta dampak dan adaptasi dalam proses kolaborasi

Kolaborasi tidak terlepas dari dinamika, dinamika yaitu penggerak penting dalam proses kolaborasi. Pelaksanaan kolaborasi yang baik terdapat pada dinamika kolaborasi yang berfokus pada keterlobatan prinsip, motivasi bersama dan kapasitas untuk tindakan bersama

### **2.2.2 Pelayanan Publik**

Salah satu tugas penting dari pemerintah memberikan pelayanan publik kepada masyarakat. Pelayanan publik merupakan pemberian jasa oleh pemerintah, pihak swasta atas nama pemerintah, ataupun swasta kepada masyarakat. Dengan pembiayaan maupun gratis guna memenuhi kebutuhan atau kepentingan masyarakat.

Kerjasama pemerintah, swasta dengan masyarakat sipil demi perkembangan pelayanan publik yang ada di Indonesia, menurut (Rahmadana, 2020) ada tiga poin alasan pelayanan publik menjadi titik strategis untuk memulai mengembangkan dan menerapkan *good governace* di Indonesia, yaitu :

- a. Pelayanan publik selama ini menjadi bagian penting negara diwakili pemerintah berinteraksi dengan masyarakat. Keberhasilan dalam

pelayanan publik akan mendorong tingginya dukungan masyarakat terhadap kinerja pemerintahan.

- b. Pelayanan publik adalah tempat dimana berbagai aspek pemerintah yang bersih dan *good governance* dapat diaktualisasikan secara mudah.
- c. Pelayanan publik melibatkan kepentingan semua unsur pemerintahan, yaitu : pemerintah, swasta, masyarakat dan mekanisme pasar.

Segala bentuk jasa pelayanan, baik bentuk barang maupun jasa yang dapat dipertanggung jawabkan merupakan sebuah pelayanan publik. Undang- undang No. 25 tahun 2009 tentang pelayanan publik yaitu kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang dan jasa dan atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara No.62 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Pelayanan Publik setidaknya mengandung sendi-sendi :

- a. Kesederhanaan, dalam arti proses pelayanan publik tidak berbelit-belit, mudah dipahami dan mudah dilaksanakan.
- b. Kejelasan, mencakup hal :
  - 1) Persyaratan teknis dan administratif pelayanan publik

- 2) Unit kerja/pejabat yang berwenang dan bertanggung jawab dalam memberikan pelayanan dan penyelesaian keluhan persoalan/sengketa dalam pelaksanaan pelayanan publik.
  - 3) Rincian biaya pelayanan publik dan tata cara pembayaran.
- c. Kepastian waktu, yaitu pelaksanaan pelayanan publik harus dapat diselesaikan dalam kurun waktu yang telah ditentukan
  - d. Akurasi, produk pelayanan publik diterima dengan benar, tepat dan sah.
  - e. Keamanan, proses, dan produk pelayanan publik memberikan rasa aman dan kepastian hukum.
  - f. Tanggung jawab, pimpinan penyelenggara publik atau pejabat yang ditunjuk bertanggung jawab atas penyelenggaraan pelayanan dan penyelesaian keluhan/persoalan dalam pelaksanaan pelayanan publik.
  - g. Kelengkapan sarana dan prasarana, tersedianya sarana dan prasarana kerja, peralatan kerja, dan pendukung lainnya yang memadai termasuk penyediaan sarana teknologi telekomunikasi dan informatika (telematika).
  - h. Kemudahan akses, yaitu tempat dan lokasi serta sarana pelayanan yang memadai mudah dijangkau oleh masyarakat dan dapat memanfaatkan teknologi telekomunikasi dan informatika.

- i. Kedisiplinan, kesopanan dan keramahan, pemberi layanan harus bersikap disiplin, sopan dan santun, ramah, serta memberikan pelayanan dengan ikhlas.
- j. Kenyamanan, lingkungan pelayanan harus tertib, teratur, disediakan ruangan tunggu yang nyaman, bersih, rapi, lingkungan yang indah dan sehat serta dilengkapi dengan fasilitas pendukung pelayanan seperti parkir, toilet, tempat ibadah, dan lain-lain.

Pengertian diatas bertujuan untuk memberikan kepuasan dan layanan yang sesuai dengan keinginan masyarakat pada umumnya. Definisi pelayanan publik menurut PERDA Kab. Barru no. 5 tahun 2011 mengemukakan bahwa pelayanan publik adalah segala kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai hak-hak dasar setiap warga negara dan penduduk atas suatu barang, jasa atau pelayanan administrasi yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan yang terkait dengan kepentingan publik.

Unsur-unsur yang mencirikan pelayanan publik yang baik adalah sebagiannya berikut :

- a. Tersedianya karyawan baik
- b. Tersedianya sarana dan prasarana yang baik
- c. Bertanggung jawab kepada setiap nasabah (pelanggan) sejak awal hingga akhir
- d. Mampu melayani secara cepat dan tepat

- e. Mampu berkomunikasi
- f. Memberikan jaminan kerahasiaan setiap transaksi
- g. Memiliki pengetahuan dan kemampuan yang baik
- h. Berusaha memahami kebutuhan nasabah (pelanggan)

(Kasmir dalam Lumansik, 2006)

Dalam peraturan pemerintah nomor 101 Tahun 2000, prinsip- prinsip pemerintahan yang baik terdiri atas :

- a. Profesional, meningkatkan kemampuan dan moral penyelenggara pemerintah agar mampu memberikan pelayanan yang mudah, cepat, tepat dengan biaya terjangkau.
- b. Akuntabilitas, meningkatkan akuntabilitas para pengambil keputusan dalam segala bidang yang menyangkut kepentingan masyarakat.
- c. Transparansi, menciptakan kepercayaan timbal balik antara pemerintah dan masyarakat melalui penyediaan informasi dan menjadi di dalam memperoleh informasi yang akurat dan memadai kemudahan di dalam memperoleh informasi yang akurat dan disiplin.
- d. Pelayanan prima, penyelenggaran pelayanan publik yang mencakup prosedur yang baik, kejelasan tarif, kepastian waktu, kemudahan akses, kelengkapan saran dan prasarana serta pelayanan serta pelayanan yang ramah dan disiplin.
- e. Demokrasi dan partisipasi, mendorong setiap warga untuk mempergunakan hak dalam menyampaikan pendapat dalam proses

pengambilan keputusan, menyangkut kepentingan masyarakat baik secara langsung maupun tidak langsung.

- f. Efisiensi dan efektivitas, menjamin terselenggaranya pelayanan terhadap masyarakat dengan menggunakan sumber daya yang tersedia secara optimal dan bertanggung jawab.
- g. Supremasi hukum dan dapat diterima oleh seluruh masyarakat, mewujudkan adanya penegakan hukum yang adil bagi semua pihak tanpa terkecuali, menjunjung tinggi HAM dan memperhatikan nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat

### **2.2.3 Permasalahan Pelayanan Publik dan Pelaksanaan Collaborative Governance**

Masalah utama yang terjadi dalam pelayanan publik pada prinsipnya menurut (Rahmadana, 2020) adalah terkait dengan peningkatan kualitas layanan itu sendiri. Kualitas layanan yang baik sangat tergantung pada berbagai aspek, yaitu bagaimana pola penyelenggaraannya (tata laksana) dukungan sumber daya manusia, dan kelembagaan.

Berikut ini merupakan kelemahan pelayanan publik menurut (Rahmadana, 2020) yaitu :

- a. Kurang responsif, responsif yang dimaksud terkait hal aspirasi, keluhan, aspirasi, maupun harapan masyarakat sering kali lambat atau bahkan diabaikan sama sekali

- b. Kurang informatif, informasi yang seharusnya disampaikan ke masyarakat namun tidak disampaikan.
- c. Kurang *accessible*. Unit pelaksana saling berjauhan sehingga mobilitas dan efisiensi pelayanan menjadi lambat.
- d. Kurang koordinasi. Terjadi perbedaan pendapat atau tumpang tindih kebijakan antara satu instansi pelayanan dengan instansi pelayanan yang lain.
- e. Terlalu birokratis, pelayanan (khususnya pelayanan perizinan) pada umumnya dilakukan dengan melalui proses yang terdiri dari berbagai level, hal ini menyebabkan penyelesaian pelayanan yang terlalu lama.
- f. Kurang mau mendengar keluhan, saran, aspirasi masyarakat. Pada umumnya aparat kurang mendengar aspirasi masukan oleh masyarakat akibatnya pelayanan hanya sekedar formalitas dan tidak terjadi perubahan yang signifikan.
- g. Inefisien, umumnya persyaratan yang diberikan tidak relevan dengan pelayanan yang diberikan.

Dilihat dari sisi sumber daya manusianya kesalahan yang sering terjadi yaitu tentang profesionalisme, kompetensi, empati dan etika.

#### **2.2.4 Pelabuhan**

Pelabuhan (*port*) merupakan daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut

(transito) dan tempat-tempat penyimpanan di mana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya. (Bambang Triatmodjo, 2010 : 3)

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari dataran dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta berbagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. (UU No. 21 Tahun 1992 pasal 1 tentang pelayaran)

Sebagian daerah di perairan (laut, danau, sungai) yang tertutup (*enclosed*) dan terlindungi dari gelombang dan memberikan keamanan dan akomodasi yang nyaman bagi kapal-kapal dalam kegiatannya menurunkan dan memuat cargo/penumpang disebut juga pelabuhan.

Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu wilayah atau negara dengan sebagai prasarana penghubung antara daerah, antar pulau atau bahkan antar negara, benua, dan bangsa. Dengan fungsinya tersebut maka pembangunan pelabuhan harus dapat dipertanggung jawabkan baik secara sosial ekonomis maupun teknis.

Pelabuhan mempunyai daerah pengaruh (*hinterland*), yaitu daerah

yang mempunyai kepentingan hubungan ekonomi, sosial dan lain-lain dengan pelabuhan tersebut. Misalnya Jawa Barat dan bahkan Indonesia merupakan daerah pengaruh dari Pelabuhan Tanjung Priok, atau pelabuhan Makassar mempunyai daerah pengaruh yang berupa pulau-pulau dan laut-laut di sekitarnya. Barang-barang import, misalnya mobil masuk ke Indonesia melalui pelabuhan Tanjung Priok yang selanjutnya didistribusikan ke seluruh wilayah Indonesia.

Selain untuk kepentingan sosial dan ekonomi, ada pula pelabuhan yang dibangun untuk kepentingan pertahanan. Pelabuhan ini dibangun untuk tegaknya suatu negara. Dalam hal ini pelabuhan disebut dengan pangkalan angkatan laut atau pelabuhan militer.

Menurut (Gurning dan Budiyanto, 2007) pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dan sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Pada umumnya pelabuhan adalah tempat kapal bersandar, berlabuh, menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau membongkar memuat barang yang dilengkapi fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Serupa dengan yang dikatakan sebelumnya definisi pelabuhan menurut Suranto dalam (Putra, 2016) adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batasan-batasan tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang

dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan dan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Pelabuhan umum yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.

Pengertian pelabuhan secara spesifik disampaikan (Jinca dkk, 2011) mengatakan bahwa pelabuhan laut yaitu suatu daerah perairan yang terlindung terhadap badai, ombak dan arus, sehingga kapal dapat mengadakan olah gerak bersandar, muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat terlaksana dengan baik. fungsi utama dari pelabuhan laut adalah fungsi perpindahann muatan dan fungsi industri dilihat dari sudut pengusaha pelabuhan melengkapi fasilitas- fasilitas terhadap keperluan kegiatan kapal di pelabuhan, anatara lain alur pelayaran untuk keluar masuk kapal dari dan kepelabuhan, peralatan tambat, kegiatan bongkar muat dermaga, pengecekan barang, pergudangan, penyediaan jaringan transportasi local dikawasan pelabuhan.

### 2.2.5 Andi Matalatta



*Gambar 2.1 Andi Matalatta*

Kabupaten Barru memiliki seorang pahlawan yang membela NKRI dalam operasi militer untuk menumpas gerombolan Republik Maluku Selatan (RMS). Beliau juga menggunakan garongkong sebagai tempat persembunyian saat melakukan perang dan bersembunyi di pulau panikkiang. Kabupaten Barru sendiri merupakan tempat kelahiran beliau.

### 2.2.6 Pelabuhan Andi Mattalata

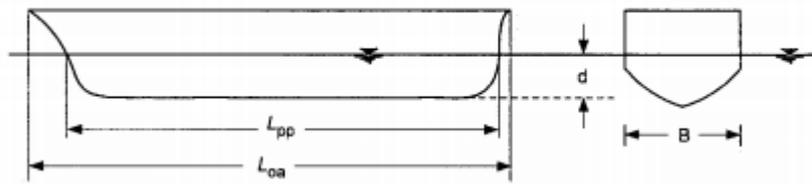
Keberadaan pelabuhan di Garongkong Kabupaten Barru tidak terlepas dari adanya regulasi pemerintah daerah Sulawesi Selatan. Perda no.9 tahun 2009 secara umum mengatur tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Lahirnya perda no.9 tahun 2009 merujuk pada UU no. 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang, UU no.17 tahun peyaran, Keputusan Menteri Perhubungan no. 56 tahun 2003 tentang klasifikasi pelabuhan Perda Sulawesi Selatan no.9 tahun 2009 tentang RTRW Pasal 17 (B) tentang sistem jaringan transportasi nasional laut, kemudian Pelabuhan Andi Mattalatta Garongkong secara sistem disebutkan secara spesifik sebagai sistem penyebrangan laut pada pasal

20 (C) tentang jaringan penyeberangan lintas provinsi dengan eksternal Pulau Sulawesi, kemudian sistem transportasi laut nasional di pasal 21 (B).

Pembangunan pelabuhan di garongkong merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Kegiatan sektor transportasi merupakan tulang punggung pola distribusi baik barang maupun penumpang. Pendekatan pembangunan infrastruktur berbasis kewilayahan semakin penting untuk diperhatikan. Pengalaman menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi berperan besar untuk membuka beberapa wilayah yang terisolasi, serta ketersediaan pengairan merupakan prasyarat kesuksesan pembangunan peretanian dan sektor- sektor lainnya.

### **2.2.7 Pengertian Kapal dan Jenisnya**

Panjang, lebar dan sarat (draft) kapal yang akan menggunakan pelabuhan berhubungan langsung pada perencanaan pelabuhan dan fasilitas-fasilitas yang harus tersedia di pelabuhan. Gambar menunjukkan dimensi utama kapal yang akan digunakan untuk menjelaskan beberapa defenisi kapal



Gambar 2.2 Dimensi kapal

(sumber : Bambang Triadmodjo, perencanaan pelabuhan, 2010)

Ukuran Isi Tolak bermuatan penuh disebut dengan *Displacement Tonnage loaded*, yaitu berat kapal maksimum. Apabila kapal sudah mencapai *Displacement Tonnage loaded* masih dimuat lagi, kapal akan terganggu stabilitasnya sehingga kemungkinan kapal tenggelam menjadi besar. Ukuran Isi Tolak dalam keadaan kosong disebut dengan *Displacement Tonnage Light*, yaitu berat kapal tanpa muatan. Dalam hal ini berat kapal adalah termasuk perlengkapan berlayar, bahan bakar, anak buah kapal, dan sebagainya.

*Dead Weight Tonnage*, DWT (Bobot Mati) yaitu berat total muatan di mana kapal dapat mengangkut dalam keadaan pelayaran optimal (draft maksimum). Jadi DWT adalah selisih antara *Displacement Tonnage loaded* dan *Displacement Tonnage Light*. *Gross Register Tons*, GRT (Ukuran Isi Kotor) adalah volume keseluruhan ruangan kapal ( $1 \text{ GRT} = 2,83 \text{ m}^3 = 100 \text{ ft}^3$ ).

*Netto Register Tons*, NRT (Ukuran Isi Bersih) adalah ruangan disediakan untuk muatan dan penumpang, besarnya sama dengan GRT dikurangi dengan ruangan-ruangan yang disediakan untuk nahkoda dan anak buah kapal, ruang mesin, gang, kamar mandi, dapur, ruang peta.

Jadi NRT adalah ruangan-ruangan yang dapat didaya gunakan, dapat diisi dengan muatan yang membayar uang tambang.

Sarat (*draft*) adalah bagian kapal yang terendam air pada keadaan muatan maksimum, atau jarak antara garis air pada beban yang direncanakan (*designed load water line*) dengan titik terendah kapal.

Kapal peti kemas dapat dibedakan menjadi beberapa jenis berikut ini (Subandi, 1996).

- a. *Full container ship*, yaitu kapal yang dibuat secara khusus untuk mengangkut peti kemas. Ruangan muatan kapal dilengkapi dengan sel-sel yang keempat sudutnya diberi pemandu untuk memudahkan masuk dan keluarnya peti kemas. Kapal seperti ini biasanya disebut *third generation container ship*.
- b. *Partial container ship*, yaitu kapal yang sebagian ruangnya diperuntukkan bagi muatan peti kemas dan sebagian lainnya untuk muatan konvensional. Kapal ini disebut dengan *semi container*.
- c. *Convertible container ship*, yaitu kapal yang sebagian atau seluruh ruangan dapat digunakan untuk memuat peti kemas atau muatan lainnya. Pada saat yang lain kapal ini dapat diubah sesuai dengan kebutuhan untuk mengangkut muatan konvensional atau peti kemas.
- d. *Ship with limited container carrying ability*, yaitu kapal yang mempunyai kemampuan mengangkut peti kemas dalam jumlah terbatas. Kapal ini dilengkapi dengan perlengkapan khusus untuk memungkinkan mengangkut peti kemas dalam jumlah terbatas. Dilihat

dari segi konstruksinya, kapal ini adalah kapal konvensional.

*Ship without special container stowing or handling device*, yaitu kapal yang tidak mempunyai alat-alat bongkar muat dan alat pemadatan (*stowing*) secara khusus, tetapi juga mengangkut peti kemas. Muatan peti kemas diperlakukan sebagaimana muatan konvensional yang berukuran besar dan diikat dengan cara- cara konvensional.

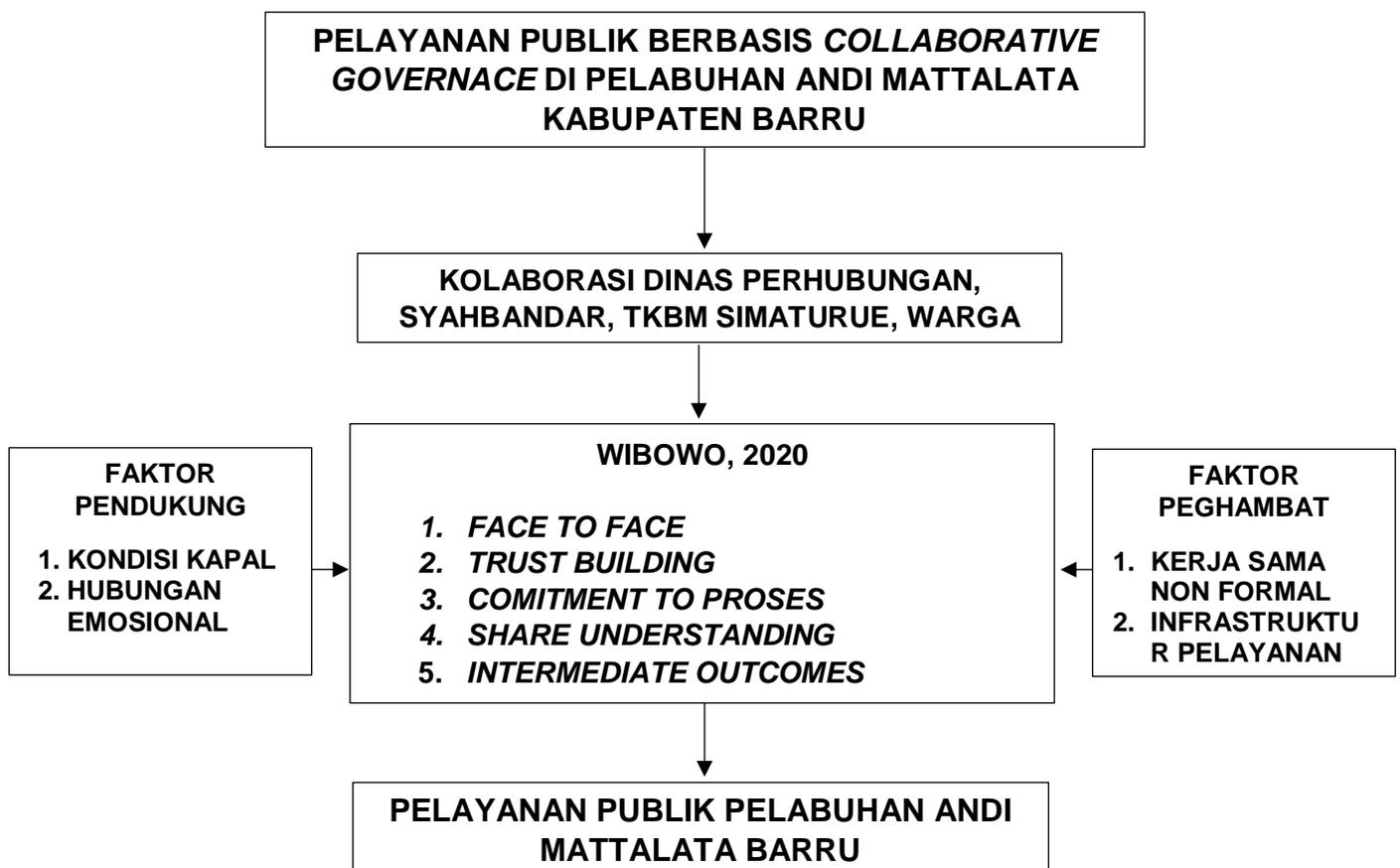
Tipe dan bentuk pelabuhan tergantung pada jenis dan karakteristik kapal yang akan berlabuh. Perencanaan pembangunan pelabuhan harus meninjau pengembangan pelabuhan di masa mendatang, dengan memperhatikan daerah perairan untuk alur pelayaran, kolam putar, penambatan, dermaga, tempat pembuangan bahan pengerukan, daerah dataran yang diperlukan untuk penempatan, penyimpanan dan pengangkutan barang-barang. Kedalaman dan lebar alur pelayaran tergantung pada kapal terbesar yang menggunakan pelabuhan. Kuantitas angkutan (*trafik*) yang diharapkan menggunakan pelabuhan juga menentukan apakah alur untuk satu jalur atau dua jalur. Luas kolam pelabuhan dan panjang dermaga sangat dipengaruhi oleh jumlah dan ukuran kapal yang akan berlabuh.

### 2.3 Kerangka Pikir

*Collaborative governance* berfungsi untuk mempermudah fungsi kinerja aparat pelayanan publik dalam melaksanakan tugas pelayanan. Semakin eksklusif suatu pekerjaan maka tuntutan akan pelayanan yang baik makin tinggi. Begitupun dengan pelayanan publik yang terjadi di Pelabuhan Andi Mattalata Kabupaten Barru yang berlokasi di Kawasan Ekonomi Khusus di Sulawesi Selatan.

Berdasarkan latar belakang serta teori-teori maka kerangka pikir dalam penelitian ini dapat dijelaskan pada bagan berikut ini

#### Bagan Kerangka Pikir



Gambar 2.3 Kerangka Pikir