

## **Public Private Partnership (PPP) Dalam Pelayanan Kapal Ro-Ro Dumai-Tanjung Kapal Pulau Rupa Provinsi Riau**

**Miryam Priskila<sup>1</sup> Harapan Tua Ricky Freddy Simanjuntak<sup>2</sup>**

Program Studi Ilmu Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas  
Riau, Kota Pekanbaru, Provinsi Riau, Indonesia<sup>1,2</sup>

Email: [miryam.priskila2232@student.unri.ac.id](mailto:miryam.priskila2232@student.unri.ac.id)<sup>1</sup> [harapan.tua@lecturer.unri.ac.id](mailto:harapan.tua@lecturer.unri.ac.id)<sup>2</sup>

### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis *Public Private Partnership* (PPP) dalam pelayanan kapal ro-ro di pelabuhan Dumai-Tanjung Kapal, Pulau Rupa, Provinsi Riau. Teori yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Teori PPP dari Kim Uhlik (2007) yang terdiri dari *Relationships* (Hubungan), *Resources* (Sumberdaya), dan *Organizations* (Organisasi). Penelitian menggunakan metode penelitian kualitatif, dengan pengumpulan data melalui observasi, dokumentasi dan wawancara bersama, Dinas Perhubungan Provinsi Riau, Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Riau, DPRD Provinsi Riau, Ombudsman RI Perwakilan Provinsi Riau, PT ASDP dan PT Jembatan Nusantara, dengan menggunakan analisis data Model Interaktif dari Miles dan Huberman (1994). Hasil penelitian ditemukan bahwa dari ketiga konteks teori PPP yang digunakan peneliti belum berjalan dengan optimal, masih ditemukan faktor kendala dalam pelaksanaan PPP tersebut, yakni adanya perbedaan tujuan dan kepentingan antar pihak, lemahnya komitmen para *stakeholders* dalam konteks pengoperasian kapal ro-ro antar kabupaten dan kota yakni Kabupaten Bengkalis dan Kota Dumai, disisi lain ditemukan bahwa PPP meningkatkan pelayanan publik dalam pengoperasian kapal Ro-Ro Dumai-Tanjung Kapal. Kesimpulannya, PPP dalam pelayanan kapal Ro-Ro di Dumai-Tanjung Kapal, Pulau Rupa dapat menjadi salah satu solusi bagi peningkatan pelayanan publik dibidang transportasi kapal Ro-Ro, namun perlu memperhatikan pentingnya koordinasi antar *stakeholder* dan memperkuat komitmen setiap pihak terlibat agar mampu meningkatkan partisipasi masyarakat demi terciptanya kemitraan publik dan swasta yang berhasil.

**Kata Kunci:** *Public Private Partnership*, Pelayanan, Kapal Ro-Ro

### **Abstract**

*This research aims to analyze the Public Private Partnership (PPP) in ro-ro ship services at Dumai-Tanjung Kapal port, Rupa Island, Riau Province. The theory used in this research is the PPP Theory from Kim Uhlik (2007) which consists of Relationships, Resources, and Organizations. The research used qualitative research methods, with data collection through observation, documentation, and interviews with, the Riau Provincial Transportation Office, Bengkalis Regency Transportation Office, Riau Class II Land Transportation Management Center, Riau Provincial DPRD, Ombudsman RI Representative of Riau Province, PT ASDP and PT Jembatan Nusantara, using data analysis Interactive Model from Miles and Huberman (1994). The results of the study found that the three contexts of PPP theory used by researchers have not run optimally, there are still obstacles in the implementation of the PPP, namely the differences in goals and interests between parties, the weak commitment of stakeholders in the context of operating ro-ro ships between districts and cities, namely Bengkalis Regency and Dumai City, on the other hand, it was found that PPP improved public services in the operation of the Dumai-Tanjung Kapal Ro-Ro ship. In conclusion, PPP in Ro-Ro ship services in Dumai-Tanjung Kapal, Rupa Island can be one of the solutions for improving public services in the field of Ro-Ro ship transportation, but it needs to pay attention to the importance of coordination between stakeholders and strengthening the commitment of each party involved to increase community participation for the creation of successful public and private partnerships.*

**Keywords:** *Public Private Partnership, Service, Ro-Ro Ship*



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

## **PENDAHULUAN**

Pembangunan infrastruktur sangat penting artinya dalam mendukung dan mewujudkan kelancaran serta kelanjutan pelaksanaan pembangunan nasional, untuk mempercepat pembangunan infrastruktur, dipandang perlu mengambil langkah-langkah yang komprehensif guna menciptakan iklim investasi untuk mendorong keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur berdasarkan prinsip usaha secara sehat. Namun, Dengan memperhatikan keterbatasan dan kemampuan keuangan negara, Isu yang mengemuka dalam pembiayaan infrastruktur adalah ketersediaan sumber pendanaan yang sifatnya jangka panjang. Pemerintah perlu mencari solusi atas persoalan tersebut dengan melibatkan berbagai *stakeholder* terkait dalam pelaksanaan pembangunan, misalnya pihak swasta, masyarakat, lembaga swadaya masyarakat, dan *Non Governmental Organization* (NGO) (Awaliyah, 2021). Pengertian mengenai *Public private partnership* yang disampaikan oleh Istianto (2011) adalah keterlibatan pihak swasta dalam kerjasama dengan pemerintah untuk mengurus kepentingan publik. Bentuk kerjasama itu bisa dilakukan melalui kontrak yang disepakati bersama. Namun untuk mengikat kerjasama tersebut tidak mudah. Karena mengurus kepentingan publik (*public interest*) ruang lingkupnya sangat luas dan membutuhkan biaya yang sangat besar, sedang pemerintah memiliki keterbatasan anggaran, di lain pihak, swasta tidak mau mengeluarkan biaya jika tidak menguntungkan, maka perlu dicari skema kerjasama yang saling menguntungkan.

Konsep *Public Private Partnership* dapat dijadikan sebagai alternatif penyediaan infrastruktur. *Public Private Partnership* dapat memunculkan hubungan antara publik dan private untuk bekerjasama dalam pembangunan. Keuntungan yang dapat diperoleh pada hubungan ini adalah inovasi, kemudian keuangan, kemampuan teknologi, dan pengaturan efisien. Latar belakang dari *Public Private Partnership* sebenarnya dimulai dari kesadaran pemerintah akan terbatasnya kemampuan pemerintah dalam penyediaan Pelayanan publik dan pemecahan masalah sosial. Selain itu, melalui konsep *good governance*, peran publik dan swasta dalam membantu pemerintah dan pemerintah untuk berkembang dapat dimaksimalkan. *Public Private Partnership* bisa mengubah peran pemerintah menjadi fasilitator atau sebagai pendukung (Dwinanta Utama, 2010). Pendapat Lubis (2020) menyatakan bahwa meskipun sektor swasta diberikan peluang untuk berkolaborasi dalam pembangunan infrastruktur yang bersifat umum, pemerintah tetap perlu mengontrolnya. Perlu adanya regulasi yang mengatur pelaksanaan kerjasama untuk mencegah kerugian bagi kedua belah pihak dan menjaga hak-hak pemerintah dalam menjalankan kepentingan untuk kesejahteraan masyarakat.

Salah satu aspek infrastruktur yang dilakukan dengan skema kerjasama bersama dengan pihak swasta adalah sektor transportasi. Transportasi merupakan suatu elemen penting dan strategi dalam memperlancar kegiatan perekonomian, kegiatan sektor transportasi merupakan tulang punggung pola distribusi barang maupun penumpang. Oleh karena itu, kegiatan ini perlu didukung oleh sarana dan prasarana yang memadai agar roda perekonomian dapat berjalan baik. Salah satu jasa layanan transportasi yang sering digunakan saat ini adalah transportasi laut, transportasi laut mempunyai peran yang sangat penting di Indonesia, tidak hanya sebagai alat penghubung dari satu wilayah ke wilayah yang lain di Indonesia, namun pada dasarnya transportasi laut merupakan salah satu urat nadi perekonomian yang mempunyai peranan sangat strategis sebagai penghubung antar wilayah untuk mendorong dan menggerakkan kegiatan pembangunan secara keseluruhan dalam rangka mendorong perekonomian daerah dan nasional. Di Indonesia, pergerakan barang dari sektor transportasi laut sangat dibutuhkan, karena transportasi laut dapat menjangkau daerah pedalaman dan daerah-daerah terpencil, dimana transportasi lain belum dapat masuk. Salah satu jenis transportasi laut yang dapat

masuk jauh kepedalaman dan daerah-daerah terpencil adalah angkutan laut Ro-Ro (*Roll On-Roll Off*). Kota Dumai dan Pulau Rupat di Kabupaten Bengkalis merupakan salah satu daerah di Provinsi Riau yang masih menggunakan jasa angkutan kapal Ro-Ro. Karena jalan umum Pulau Rupat untuk menghubungkan keluar daerah seperti ke Bengkalis, Pekanbaru, dan daerah lainya terputus dikarenakan bentangan pulau atau laut yang cukup luas antar pulau Rupat dengan kota Dumai. Hal ini mengakibatkan tidak ada akses jalan lain selain transportasi melalui jalur laut untuk mengangkut penumpang sehingga aktifitas-aktifitas masyarakat pulau Rupat terhambat seperti pembangunan, perekonomian urusan-urusan pribadi dan aktifitas lainnya.

Untuk memenuhi segala kebutuhan yang diperlukan, pemerintah Indonesia mengupayakan akomodasi dan fasilitas transportasi yang lebih memadai, transportasi laut memerlukan infrastruktur pendukung berupa pelabuhan dimana pelabuhan berskala besar untuk pengusahaannya dikelola oleh dinas perhubungan maka fungsi angkutan laut sangat penting dalam pembangunan. Pelabuhan pada hakekatnya merupakan faktor terpenting dalam penyelenggaraan pengangkutan di laut, dimana pelabuhan sebagai "*terminal point*" bagi kapal merupakan hal yang paling utama. Selain itu, pelabuhan juga mempunyai peranan sebagai *gate way* atau sebagai pintu gerbang dari suatu negara ke negara yang lain atau dari satu daerah ke daerah lain. Penyediaan infrastruktur pelabuhan dan angkutan kapal ini tidak hanya dijalankan oleh pemerintah saja, selain pihak Dinas Perhubungan yang menyediakan layanan Jasa Penyeberangan, ada satu pihak lagi yang bekerja sama dengan Pemerintah/Dinas yang menyediakan layanan jasa penyeberangan, pihak tersebut yaitu perusahaan yang menyediakan layanan kapal ini. Perusahaan tersebut mengambil alih fungsi layanan ketika kendaraan masuk di kapal, ketika kendaraan pengguna jasa sedang berada didalam kapal, secara otomatis pelayanan jasa penyeberangan di bawah naungan atau tanggung jawab perusahaan kapal yang sedang beroperasi. Kapal yang saat ini dioperasikan harus terlebih dahulu mengurus surat Izin Operasionalnya secara resmi kepada Pemerintah. Jadi perusahaan yang ingin bekerja sama dalam menjalankan atau mengoperasikan kapal penyeberangan wajib memiliki izin operasional resmi dari pemerintah.

Setiap perusahaan yang ingin mendapatkan surat izin operasional kapal harus memiliki surat Izin Usaha Angkutan penyeberangan. Ketentuan memiliki Surat Izin usaha Angkutan penyeberangan nya sesuai dengan yang ada diperaturan Menteri Perhubungan No. 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan. Di dalam peraturan menteri perhubungan No. 104 Tahun 2017 Bab III Pasal 27 mengenai perizinan menyebutkan:

1. Untuk melakukan Usaha Angkutan Penyeberangan wajib memiliki izin usaha Angkutan Penyeberangan.
2. Izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku selama badan usaha yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usaha.
3. Izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berlaku juga untuk cabang/perwakilan Badan Usaha yang bersangkutan di seluruh Indonesia.

Dan pada pasal 28 menjelaskan kriteria Badan Usaha yang memenuhi persyaratan yaitu:

1. Memiliki Akta pendirian perusahaan
2. Memiliki akta pokok wajib pajak
3. Memiliki Penanggung jawab
4. Menempati tempat usaha, baik berupa milik sendiri maupun sewa berdasarkan surat keterangan domisili dari instansi yang berwenang
5. Pernyataan tertulis sanggup memiliki kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelautan kapal
6. Memiliki tenaga ahli di bidang kehtalaksanaan, nautis, dan/atau teknis pelayaran niaga, dan;
7. Memiliki tenaga ahli dalam mengelola usaha angkutan penyeberangan

Dalam observasi yang dilakukan penulis ke pelabuhan penyeberangan Dumai-Tanjung Kapal, Pulau Rupa, ditemukan masalah-masalah yang terjadi dalam operasional kapal ro-ro ini, yaitu muatan yang dapat masuk ke dalam kapal khususnya muatan untuk truk tidak sesuai dengan banyaknya pengguna jasa yang menggunakan kapal Ro-Ro ini sebagai transportasi penyeberangan, pengguna truk merupakan pengguna jasa yang mendominasi kapal Ro-Ro rute Dumai-Tanjung Kapal, berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, bahwa terus terjadi penumpukan truk di pelabuhan, supir-supir truk bahkan bisa bermalam di pelabuhan jika truk mereka belum dapat antrian untuk dapat diangkut, sehingga seharusnya kerjasama antara pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan kapal ini dapat dilakukan penyesuaian kembali terhadap kapal-kapal yang disediakan untuk dapat disesuaikan dengan mobilitas masyarakat.

## **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu deksriptif kualitatif. Penelitian kualitatif bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah. Penelitian kualitatif menghasilkan data deskriptif, misalnya ucapan, perilaku, atau tulisan yang berasal dari subjek penelitian yang diamati (Hadi et al., 2021). Penelitian dilakukan di Pelabuhan Penyeberangan Dumai yang terletak di Kota Dumai, dan Pelabuhan Tanjung Kapal, Pulau Rupa, yang terletak di Kabupaten Bengkalis, Kecamatan Rupa, Provinsi Riau. Informan pada penelitian ini yaitu UPT Pengelola Perhubungan Wilayah I, UPT Pelabuhan Kecamatan Rupa, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Riau, DPRD Provinsi Riau, Ombudsman RI Perwakilan Provinsi Riau, PT ASDP dan PT Jembatan Nusantara.

## **Jenis dan Sumber Data**

1. Data Primer. Data Primer yaitu data yang di kumpulkan langsung oleh peneliti melalui sumbernya atau langsung kepada orang yang bersangkutan, sumber data penelitian diperoleh secara langsung dari sumber asli (tidak melalui media perantara). Data primer penelitian ini diperoleh dari informasi dan data dari *stakeholders* yang terlibat langsung dari objek yang diteliti, melalui teknik wawancara yang secara langsung berkaitan dengan *Public Private Partnership* (PPP) dalam Pelayanan Kapal Ro-Ro Dumai-Tanjung Kapal Pulau Rupa
2. Data Sekunder. Sumber data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan yang mencakup buku-buku, hasil-hasil penelitian, jurnal, media cetak, grafik, statistik dan dokumen-dokumen lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini yang sifatnya melengkapi data primer. Adapun sumber data sekunder dalam penelitian ini yaitu:
  - a. Surat Edaran Gubernur Riau No 43/SE/2021 tentang Penetapan Jumlah Berat yang Diizinkan/Tonase Kendaraan Angkutan Barang dan Muatan Pada Lintasan Pelabuhan Penyeberangan Dumai dan Tanjung Kapal.
  - b. *Ship Particullar* KMP Kakap, KMP Muria, dan KMP Swarna Bengawan.
  - c. Surat Persetujuan Pengoperasian Kapal.
  - d. Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Riau tentang Pemenuhan Standar Pelayanan Minimal, Angkutan Penyeberangan.
  - e. Peraturan Menteri No 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan.
  - f. Standar Operasional Prosedur Pelayanan Penumpang, Parkir Kendaraan, Pengaturan Lalu Lintas

### **Teknik Pengumpulan Data**

1. Observasi. Observasi merupakan langkah pengamatan langsung terhadap objek penelitian untuk mendapatkan pemahaman mendalam terkait aktivitas yang terjadi. Proses observasi dilaksanakan dengan tujuan sistematis untuk menggali data dan informasi dari gejala atau fenomena (kejadian atau peristiwa) sesuai dengan tujuan penyelidikan yang telah ditetapkan (Anggara, 2015).
2. Wawancara. Wawancara merupakan pertemuan antara dua individu dengan tujuan untuk menukar informasi melalui sesi tanya jawab. Proses wawancara melibatkan penyampaian pertanyaan kepada responden, diikuti dengan pencatatan atau perekaman jawaban yang diberikan. Peneliti melakukan wawancara kepada sejumlah informan guna mendapatkan informasi terkait kerjasama antara sektor publik dan swasta dalam layanan kapal ro-ro.
3. Dokumentasi. Dokumentasi merupakan pencatatan mengenai kejadian masa lalu. Tujuan dari dokumentasi adalah untuk mendapatkan data secara langsung dari lokasi penelitian, seperti buku-buku, regulasi, laporan kegiatan, foto, film dokumenter, dan data lain yang berkaitan dengan studi dokumentasi. Metode dokumentasi ini dilakukan untuk mendapatkan data-data yang belum didapatkan melalui metode observasi dan wawancara (Herdiansyah, 2010).

### **Teknik Analisis Data**

Miles & Huberman (1994) analisis data terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan. Ketiga alur tersebut lengkapnya adalah sebagai berikut:

1. Tahap Reduksi Data. Jumlah data yang diperoleh dari lapangan cukup banyak dan beragam, sehingga perlu dicatat dengan cermat dan terperinci. Semakin lama peneliti berada di lapangan, volume data yang terkumpul akan semakin besar, kompleks, dan rumit. Dengan melakukan reduksi data, hasilnya akan memberikan gambaran yang lebih terfokus, memudahkan peneliti dalam langkah selanjutnya dalam pengumpulan data, serta memungkinkan pencarian informasi tambahan jika diperlukan.
2. Tahap Penyajian Data. Proses ini melibatkan penyusunan informasi berdasarkan kategori atau kelompok yang relevan. Maksud dari penyajian data adalah untuk mengintegrasikan informasi dengan tujuan dapat memberikan gambaran menyeluruh tentang situasi yang sedang berlangsung. Untuk mempermudah memahami informasi secara keseluruhan peneliti disarankan untuk membuat naratif, matriks, atau grafik sebagai sarana memudahkan pemahaman terhadap informasi atau data tersebut.
3. Tahap Penarikan Kesimpulan. Penarikan kesimpulan merupakan proses perumusan makna dari hasil penelitian yang diungkapkan dengan kalimat yang singkat-padat dan mudah difahami, serta dilakukan dengan cara berulang kali melakukan peninjauan mengenai kebenaran dari penyimpulan itu, khususnya berkaitan dengan relevansi dan konsistensinya terhadap judul, tujuan dan perumusan masalah yang ada.

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### ***Public Private Partnership (PPP) dalam Pelayanan Kapal Ro-Ro Dumai-Tanjung Kapal, Pulau Rupat, Provinsi Riau***

Dalam penelitian ini, untuk dapat mengetahui dan melihat bagaimana public private partnership dalam pelayanan kapal ro-ro rute Dumai-Tanjung Kapal, Pulau Rupat di Provinsi Riau penulis menggunakan teori yang dikemukakan oleh Kim Uhlik (2007), dimana Uhlik berpendapat bahwa dalam mengukur public private partnership ada beberapa Indikator yang digunakan diantaranya yaitu, *Relationships* (Hubungan), *Resources* (Sumber Daya), dan *Organizations* (Organisasi).

### **Relationships (Hubungan)**

Indikator ini melihat bagaimana hubungan yang terjalin antara pihak-pihak yang terkait dalam kerjasama pelayanan kapal Ro-Ro Dumai-Tanjung Kapal Pulau Rupa ini. Kemitraan yang erat dan baik antara pemerintah daerah dapat berjalan sesuai dengan target dan tujuan yang telah ditetapkan. Unsur hubungan menjelaskan tentang mengapa sebuah kerjasama harus dijalin, bentuk kerjasama yang dijalankan seperti apa. Hubungan yang baik juga dapat menciptakan kepercayaan dan kekompakan antara kedua belah pihak, sehingga dapat meminimalisir risiko atau masalah yang mungkin timbul selama kerjasama berlangsung. Dalam konteks ini ditemukan bahwa seluruh pihak saling terhubung untuk bersama-sama menyelenggarakan operasional kapal ro-ro Pelabuhan Dumai dan Pelabuhan Tanjung Kapal, Rupa berdasarkan dengan tupoksi masing-masing, namun bentuk hubungan yang pada saat ini berjalan terlihat masih lemah dan belum berjalan dengan optimal dikarenakan hubungan yang terjalin tidak mempunyai kekuatan, hanya bersifat koordinasi. Selain itu dikarenakan ada dua sektor yang terlibat dalam pengoperasionalan kapal ro-ro ini sehingga adanya perbedaan orientasi antar dua sektor ini, pihak pemerintah berorientasi kepada pemberian pelayanan publik kepada masyarakat, selain itu pihak operator kapal berorientasi mendapatkan keuntungan atas pemberian jasa yang telah diberikan pihak operator kapal kepada masyarakat, akibatnya sering terjadi keterlambatan jadwal pelayanan dikarenakan adanya perbedaan otoritas antar pihak yang terlibat.

### **Resources (Sumber Daya)**

Kerjasama yang terjalin antara Pemerintah dan pihak penyedia kapal dalam operasional kapal Ro-Ro ini membutuhkan sumber daya seperti sumber daya keuangan, sumber daya manusia, dan peralatan atau mesin. Ketersediaan sumber daya ini sangat penting dalam pelaksanaan kemitraan ini. Pembagian sumber daya bukan sekadar alokasi anggaran, melainkan juga pemahaman mendalam tentang kebutuhan bersama dan cara-cara yang ditempuh untuk memenuhinya. Pembagian sumberdaya ini merinci bagaimana pihak-pihak yang terlibat mengidentifikasi dan mengevaluasi sumber daya yang dapat disumbangkan, termasuk kontribusi finansial, teknis, dan manusia. Dari seluruh hasil wawancara yang dilakukan dalam penelitian ini ditemukan bahwa terjadinya kegiatan kolaborasi yang melibatkan beberapa pihak, baik dari pihak pemerintah yaitu Dinas Perhubungan Provinsi Riau, Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Riau, DPRD Provinsi Riau dan pihak operator kapal yaitu PT. ASDP dan PT. Jembatan Nusantara. Keterlibatan seluruh pihak (*stakeholders*) dalam ketersediaan sumber daya di pelabuhan penyeberangan menjadi sebuah hal yang sangat krusial untuk mencapai kelancaran operasional keberlanjutan, dan pengembangan pelabuhan. Penyediaan sumber daya ini terkendala dengan ketersediaan jembatan timbang di Pelabuhan Rupa yang sampai saat ini belum disediakan, sehingga ini berpengaruh terhadap ketersediaan informasi jumlah muatan yang melewati jembatan penghubung dan masuk ke dalam kapal.

### **Organizations (Organisasi)**

Peran dan tanggung jawab yang jelas sangat penting dalam proyek kerjasama antara pemerintah daerah dan badan usaha. Pemerintah daerah bertanggung jawab dalam menyediakan sumber daya seperti lahan dan prasarana di pelabuhan, serta memantau pelaksanaan pelayanan kapal Ro-Ro. Sementara itu, badan usaha bertanggung jawab menyediakan kapal dan bertanggung jawab atas pelayanan di dalam kapal saat kapal berlayar. Selain itu, pihak-pihak yang bekerjasama juga harus membagi tanggung jawab terkait risiko yang mungkin terjadi selama pelaksanaan kerjasama. Penting bagi setiap pihak yang bermitra untuk secara terbuka dan transparan membahas pembagian peran dan tanggung jawab

masing-masing agar pelaksanaan kerjasama ini berjalan sesuai dengan tujuannya. Berdasarkan observasi di Pelabuhan Dumai dan Pelabuhan Tanjung Kapal, Rupert dan melihat bagaimana peran dan tanggung jawab ini dilaksanakan, terlihat bahwa masih kurang optimal, dirasakan penulis secara langsung di lapangan ketika keadaan pelabuhan diisi dengan 3 kapal dan didukung dengan 2 dermaga hal ini sangat kurang efisien, waktu mengapung kapal untuk bergantian bersandar di dermaga menjadi lebih panjang saat keadaan sepi maupun keadaan ramai, selain itu KMP Kakap yang daya tampung muatannya hanya sedikit dan fasilitas yang disediakan oleh kapal ini juga tidak sesuai, dan menimbulkan keresahan dan ketidaknyamanan masyarakat selama berlayar, hal ini bisa terjadi karena dampak dari komitmen pihak-pihak terlibat masih rendah untuk meningkatkan pelayanan dengan maksimal. Dikarenakan persoalan mengenai hal ini merupakan persoalan yang sudah sangat lama terjadi, dan sudah banyak keluhan masyarakat mengenai persoalan yang selalu sama, tetapi seakan tidak adanya solusi yang diberikan oleh pihak pelaksana.

### **Kendala dalam *Public Private Partnership* dalam Pelayanan Kapal Ro-Ro Dumai-Tanjung Kapal, Pulau Rupert**

1. Perbedaan Orientasi Antar Pihak. Pemerintah dan sektor swasta tentu memiliki tujuan dan nilai yang berbeda. Ketidaksesuaian tujuan dan kepentingan antara pemerintah dan sektor swasta dapat menjadi salah satu hambatan utama dalam kerjasama mereka. Ini mencerminkan perbedaan dalam pandangan, prioritas, dan fokus antara kedua pihak mengenai prioritas dan arah pembangunan. Pemerintah memiliki tanggung jawab sosial untuk memastikan bahwa pelayanan publik dan kesejahteraan masyarakat tersampaikan dengan baik. Sebaliknya, sektor swasta sering kali berfokus pada keuntungan finansial. Konflik mungkin timbul jika tujuan sosial dan tujuan keuntungan tidak sejalan. Dalam konteks penyelenggaraan pelabuhan di Dumai-Rupert juga terdapat hal serupa, dimana ada ada organisasi yang memiliki orientasi berbeda, pihak pemerintah tentunya berfokus hanya kepada pelayanan publik sedangkan pihak operator kapal walaupun tetap terus memaksimalkan pelayanan tetapi orientasinya tetap berada pada menghasilkan keuntungan. Transportasi yang dikelola dengan baik ini seharusnya mengikuti jadwal dan aturan yang sudah ada, seiring juga dengan operasional kapal ro-ro ini jadwal untuk keberangkatan tiap harinya sudah diatur dan ditetapkan oleh pihak pemerintah tetapi tidak berjalan maksimal, seringkali jam datang dan keberangkatan ini jauh dari yang sudah diinformasikan, hal ini sering terjadi ketika keadaan pelabuhan yang sepi, muatan yang diangkut kapal menjadi sedikit, sehingga pihak operator kapal ini menambah waktu muat di dermaga sampai batas waktu yang melebihi jadwal. Keadaan seperti ini tentunya menghambat proses dan lalu lintas penyeberangan, akan terjadi penumpukan kapal di dermaga dikarenakan jadwal yang tidak sesuai, sehingga kapal yang seharusnya bergantian bersandar di dermaga menjadi menambah waktu mengapung di pelabuhan dikarenakan kapal yang lainnya menambah waktu untuk menunggu muatan terisi, hal ini tentunya juga berdampak kepada kenyamanan masyarakat, hal-hal yang dijelaskan diatas akan mempengaruhi jadwal perjalanan masyarakat yang mengandalkan kapal ro-ro sebagai sarana transportasi utama, termasuk pengangkutan barang dan penumpang. Keterlambatan tersebut juga menimbulkan ketidaknyamanan karena penumpang yang harus menunggu lebih lama dari yang dijadwalkan. Selain itu, ketidakpastian waktu kedatangan juga dapat menciptakan kesenjangan waktu antara jadwal perjalanan yang direncanakan dan realitas.
2. Rendahnya Komitmen Setiap Pihak terhadap Pelayanan kepada Masyarakat. Komitmen dalam kerjasama sangat penting karena menjadi dasar untuk membangun kepercayaan dan ketergantungan antara pihak yang bekerjasama. Komitmen yang kuat memperkuat integritas dan ketangguhan hubungan, menciptakan lingkungan kerja yang stabil, dan

meningkatkan efektivitas kolaborasi. Dengan adanya komitmen, pihak-pihak terlibat lebih mungkin untuk berusaha bersama mengatasi hambatan dan mencapai tujuan bersama, membentuk dasar yang kokoh untuk kesuksesan kerjasama. Begitu juga dalam hal kerjasama antara pihak pemerintah dan badan usaha dalam pelayanan kapal ro-ro Dumai-Tanjung Kapal, Pulau Rupa diperlukan komitmen bersama untuk memastikan bahwa kerjasama yang terjalin ini memastikan bahwa masyarakat mendapatkan manfaat yang adil dari hasil kerjasama. Tetapi pada kenyataannya bahwa komitmen yang seharusnya menjadi fondasi dalam pelaksanaan kerjasama ini tidak terealisasi dengan baik, sehingga pelayanan yang diberikan oleh seluruh pihak masih terdapat kendala dan tidak memuaskan. Terdapat kendala yang terjadi di lapangan yaitu ketiadaan jembatan timbang di pelabuhan Rupa, jembatan timbang ini membantu pelabuhan untuk mematuhi regulasi dan standar keamanan transportasi. Pelabuhan dan infrastrukturnya, termasuk jalan dan jembatan, dirancang untuk menanggung beban tertentu. Jembatan timbang membantu mencegah kendaraan yang melebihi batas berat dari melewati struktur tersebut. Hal lain yang menjadi kendala adalah terkait dengan ketersediaan kapal-kapal yang ada di lintasan Dumai-Tanjung Kapal, berdasarkan penelitian yang telah dilakukan kapal yang tersedia di pelabuhan ada 3 kapal, yaitu KMP Kakap, KMP Muria dan KMP Swarna Bengawan, dari ketiga kapal ini yang banyak menjadi keluhan masyarakat adalah KMP Kakap dikarenakan kapalnya yang terlalu kecil dan fasilitas di dalam kapal juga kurang memadai sehingga mengganggu kenyamanan masyarakat selama melakukan penyeberangan menggunakan KMP Kakap. Melalui kendala-kendala yang telah disampaikan diatas oleh pihak-pihak yang terlibat, dimana ditemukan bahwa kendala tersebut muncul karena kurangnya atau lemahnya pelaksanaan komitmen tiap pihak dalam pelaksanaan operasional kapal ro-ro ini, sehingga penting bagi setiap *stakeholders* mengingat dan melakukan komitmen mereka untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat melalui penyeberangan kapal ro-ro ini.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan penulis mengenai *public private partnership* dalam pelayanan kapal ro-ro di Pelabuhan Dumai-Tanjung Kapal, Rupa, serta faktor penghambat *public private partnership* dalam pelayanan kapal ro-ro di Pelabuhan Dumai-Tanjung Kapal, Rupa, maka dalam bab ini dipaparkan kesimpulan sebagai berikut: *Public Private Partnership* dalam pelayanan kapal ro-ro di Pelabuhan Dumai-Tanjung Kapal, Rupa dapat dikatakan belum optimal. *Public Private Partnership* pelayanan kapal ro-ro dalam konteks (1) *Relationships* (Hubungan) yang dimana dilihat masih belum berjalan dengan baik, alur hubungan ini tidak mempunyai kekuatan, melalui bagan organisasi yang digambarkan penulis hubungan ini lemah karena tidak ada kekuatan untuk memerintah, hanya bersifat koordinasi. (2) *Resources* (Sumberdaya), sumberdaya yang disediakan masih belum lengkap dan belum memenuhi standar, adapun konteks sumberdaya ini yaitu penyediaan kapal yang tidak sesuai dengan kondisi pelabuhan, selain itu ketiadaan jembatan timbang di pelabuhan Rupa yang tidak sesuai dengan standar pelabuhan seperti dituliskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal. (3) *Organizations* (Organisasi), dalam konteks ini masih belum berjalan dengan baik dikarenakan ada dua sektor yang terlibat dalam operasional kapal ro-ro di Dumai-Tanjung Kapal yaitu pemerintah dan pihak operator kapal yang dimana terdapat perbedaan orientasi, pemerintah berorientasi kepada pelayanan sedangkan pihak operator kapal berorientasi kepada keuntungan, hal inilah yang menjadi faktor belum maksimalnya pelayanan yang diberikan oleh tiap sektor. Kendala-kendala yang ditemukan dalam *public private partnership* dalam pelayanan kapal ro-ro di Pelabuhan Dumai-Tanjung Kapal, Rupa ada dua. Kendala

pertama yaitu adanya perbedaan orientasi antar pihak-pihak yang terlibat. Kendala yang kedua yaitu rendahnya komitmen setiap pihak terhadap pelayanan kepada masyarakat.

Saran: Untuk menyatukan tujuan dan kepentingan antara dua sektor yang terlibat ini perlu adanya peningkatan koordinasi yang baik antar seluruh pihak, sehingga penyelenggaraan pelayanan kapal ro-ro ini terus meningkat, selain itu hendaknya terus dilaksanakan evaluasi untuk setiap kegiatan penyelenggaraan penyeberangan dalam pemberian pelayanan kepada masyarakat. Kepada setiap *stakeholders* yang terlibat dalam operasional kapal ro-ro di Dumai-Tanjung Kapal ini diharapkan untuk memperkuat pemahaman mengenai tugas pokok dan fungsi masing-masing pihak, sehingga tiap pihak yang terlibat mampu menjalankan komitmen yang sudah menjadi dasar pelayanan kepada masyarakat untuk menciptakan pelayanan prima kepada masyarakat sebagai pengguna jasa kapal ro-ro. Kepada seluruh *stakeholders* yang terlibat dalam pelayanan kapal ro-ro ini diharapkan untuk menciptakan pelayanan yang optimal kepada masyarakat, diharapkan seluruh pihak untuk dapat memberikan pelayanan dengan prinsip kemudahan, kecepatan, dan keramahan. Kepada setiap pihak yang bertanggungjawab dalam penyediaan prasarana untuk menunjang kelancaran operasional khususnya pada penyediaan jembatan timbang, diharapkan untuk mengakomodir penyediaan jembatan timbang ini dikarenakan merupakan sebuah hal yang sangat penting bagi sebuah pelabuhan. Jembatan timbang memastikan bahwa kendaraan yang melewati pelabuhan tidak melebihi batas berat yang aman. Ini membantu mencegah kerusakan pada jalan dan struktur jembatan yang dapat disebabkan oleh beban berlebihan.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Anggara, Sahya. (2015). *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: CV Pustaka Media.
- Awaliyah, S & Rusli, Z. (2021). *Implementasi Kebijakan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur*. JSDMU: Jurnal Sumber Daya Manusia Unggul, 2(1), 82-88
- Hadi, A., Asrori, & Rusman. (2021). *Penelitian Kualitatif: Studi Fenomenologi, Grounded Theory, Etnografi, Biografi*. Purwokerto: CV Pena Persada
- Herdiansyah, Haris. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif untuk Ilmu-ilmu Sosial*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Istianto, Bambang. (2011). *Privatisasi dalam Model Public Private Partnership*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Lubis, R. W. (2020). *Studi Public Private Partnership Dalam Proyek Infrastruktur: Kasus Jalan Tol Tg. Morawa-Tebing Tinggi*. Focus Teknik Sipil Upmi, 1(3), 109-119.
- Miles, Mathew B., dan A. Michael Huberman. 1994. *An Expanded Sourcebook: Qualitative Data Analysis*. London: Sage Publications.
- Utama, Dwinanta. (2010). *Prinsip dan Strategi Penerapan "Public Private Partnership" dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi*. Jurnal Sains dan Teknologi Indonesia, 12(3), 145-151.
- Uhlik, K.S. (2007). *Toward A Theory Of Partnership As Context For A Theory Of Leisure*. Proceedings of the 2007 Northeastern Recreation Research Symposium, 32-37.