

**PENGELOLAAN POS LINTAS BATAS LAUT
DI KABUPATEN NUNUKAN**

NENY FITRIANI

Nomor Stambuk: 10561 05000 14



**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
2018**

**PENGELOLAAN POS LINTAS BATAS LAUT
DI KABUPATEN NUNUKAN**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ilmu Administrasi
Negara

Disusun dan Diajukan Oleh

NENY FITRIANI

Nomor Stambuk: 10561 05000 14

Kepada

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
2018**

PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut
di Kabupaten Nunukan
Nama Mahasiswa : Neny Fitriani
Nomor Stambuk : 105610500014
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyetujui

Pembimbing I



Dr. H. Muhlis Madani, M.Si

Pembimbing II



Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si

Mengetahui:

Dekan

Fisipol Unismuh Makassar



Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si

Ketua Jurusan

Ilmu Administrasi Negara



Nasrul Haq, S.Sos, M.PA

PENERIMAAN TIM

Telah diterima oleh Tim Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, berdasarkan Surat Keputusan/ Undangan menguji ujian skripsi Dekan Fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar, Nomor : 1200/FSP/A.1-VIII/VIII/39/2018 sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S1) dalam program Ilmu Administrasi Negara di Universitas Muhammadiyah Makassar pada hari Rabu tanggal 08 bulan Agustus tahun 2018.

TIM PENILAI

Ketua

Sekretaris



Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si



Dr. Burhanuddin S.Sos, M.Si

Penguji :

1. Dr. H. Lukman Hakim, M.Si (Ketua)
2. Dr. Andi Rosdianti Razak, M.Si
3. Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si
4. Dr. Burhanuddin, S.Sos, M.Si



(.....)
(.....)
(.....)
(.....)

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Neny Fitriani

Nomor Stambuk : 105610500014

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa benar karya ilmiah ini adalah penelitian saya sendiri tanpa bantuan dari pihak lain atau telah ditulis/dipublikasikan orang lain atau melakukan plagiat. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai aturan yang berlaku, sekalipun itu pencabutan gelar akademik.

Makassar, 29 Mei 2018

Yang Menyatakan



Neny Fitriani

ABSTRAK

NENY FITRIANI. *Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut di Kabupaten Nunukan*
(dibimbing oleh Muhlis Madani dan Ihyani Malik).

Pos Lintas Batas Laut dijadikan sebagai pintu gerbang yang mengatur arus keluar masuk orang dan barang serta untuk melayani arus penyeberangan antar Negara sekaligus mendeteksi kegiatan di dua Negara. Tujuan penelitian ini adalah untuk menjelaskan proses pengelolaan pos lintas batas laut (PLBL) yang telah mendapatkan surat izin operasi dari Gubernur Kalimantan Timur dan untuk mengetahui faktor penghambat dan pendukung dalam pengelolaan PLBL di Kabupaten Nunukan.

Jenis penelitian adalah kualitatif. Penelitian menggunakan tipe studi kasus. Jumlah informan dalam penelitian ini adalah 11 orang. Teknik pengumpulan data menggunakan metode wawancara, observasi dan dokumentasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengelolaan PLBL ini belum dapat dikatakan telah efektif. hal ini sebabkan PLBL masih terhambat dalam memberikan pelayanan Internasional masih dalam memberikan pelayanan lokal dan regional saja.. Faktor pendukung yang dimiliki adalah Sumber Daya Manusia dan Sarana prasarana yang memadai. Sedangkan Faktor penghambatnya adalah ponton dermaga 3 yang mengalami kerusakan, persoalan anggaran dan izin standar kapal yang diberikan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Kata Kunci: Pengelolaan, Pos Lintas Batas Laut

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji dan syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya , sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul ” Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut di Kabupaten Nunukan”

Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar sarjana Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kedua orang tua bapak Amiluddin dan Ibu Dariani serta segenap keluarga besar yang senantiasa memberikan doa, dukungan, semangat, dan bantuan baik moril maupun materil kepada penulis sehingga penyusunan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
2. Bapak Drs. Muhlis Madani, M.Si selaku pembimbing 1 dan Ibu Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si selaku pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis, sehingga penyusunan skripsi ini dapat diselesaikan.
3. Ibu Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

4. Bapak Dr. Burhanuddin, S.Sos.,M.Si Selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.
5. Pada Dinas Perhubungan di UPT PLBL Liem Hie Djung yang telah menerima dan membantu penulis untuk melakukan penelitian
6. rekan-rekan fisipol Unismuh Makassar khususnya Jurusan Ilmu Administrasi Negara yang telah memberikan doa dan dukungannya.
7. Serta semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

Demi kesempurnaan skripsi ini, kritik dan saran yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya skripsi ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Makassar, 29 Mei 2018

Neny Fitriani

DAFTAR ISI

Halaman Persetujuan.....	iii
Penerimaan Tim	iv
Halaman Pernyataan Keaslian Karya Ilmiah	v
Abstrak	vi
Kata Pengantar	vii
Daftar Isi.....	ix
Daftar Tabel	xi
Daftar Gambar.....	xii

BAB I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian.....	6
D. Kegunaan Penelitian	6

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep dan Teori.....	8
1. Pengertian Manajemen	8
2. Fungsi Manajemen	10
3. Sarana Manajemn	16
4. Pengertian dan Konsep Manajemen Pelabuhan.....	19
5. Moda Transportasi Laut.....	21
6. Regulasi Pengelolaan Perbatasan Negara.....	21
B. Kerangka Pikir	23
C. Fokus Penelitian	24
D. Deskripsi Fokus Penelitian	25

BAB III. METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi Penelitian	28
B. Jenis dan Tipe Penelitian	28
C. Sumber Data	29
D. Informan Penelitian	29
E. Teknik Pengumpulan Data	30
F. Teknik Analisis Data	31
G. Keabsahan Data	32

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Obyek Penelitian.....	35
1. Sejarah Terbentuknya Kabupaten Nunukan.....	35
2. Gambaran Umum Kabupaten Nunukan	36
3. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	37
4. Peran dan Fungsi Pelabuhan Pos Lintas Batas Laut	39
B. Hasil	40
1. Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut Kabupaten Nunukan	40
2. Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat Dalam Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut.....	79

BAB V. PENUTUP

A. Kesimpulan	87
B. Saran.....	88

DAFTAR PUSTAKA	89
----------------------	----

DAFTAR TABEL

Tabel	halaman
1 Daftar Informan Penelitian.....	30
4.1 Data Pegawai Negeri Sipil UPT PLBL.....	57
4.2 Data Pegawai Honoror UPT PLBL.....	57
4.3 Data Armada Lintas Penyeberangan Nunukan-Tarakan.....	67
4.4 Data Armada Lintas Penyeberangan Nunukan-Tanjung Selor.....	67
4.5 Data Armada Lintas Penyeberangan Nunukan-Sebakis.....	67
4.6 Data Armada Lintas Penyeberangan Nunukan-Sebuku.....	68
4.7 Data Armada Lintas Penyeberangan Nunukan-Binalawan.....	69
4.8 Data Armada Lintas Penyeberangan Nunukan-Seruyung.....	69
4.9 Data Operasional Keberangkatan.....	69
4.10 Data Operasional Ketibaan.....	70
4.11 Retribusi PLBL Liem Hie Djung 2017.....	71

DAFTAR GAMBAR

Gambar	halaman
2.1 Kerangka Pikir Penelitian	24
4.1 Pos Lintas Batas Laut Liem Hie Djung di Resmikan Gubernur Kalimantan Timur.....	48
4.2 Struktur Organisasi UPT PLBL Liem Hie Djung	56
4.3 Usulan Perampingan Struktur Organisasi PLBL Liem Hie Djung	60
4.4 Peta Lokasi Lintas Penyeberangan UPT PLBL Liem Hie Djung	64
4.5 Alur Pelayanan Penumpang Domestik Regional	72
4.6 Alur Mekanisme Tata Cara Registrasi dan Sertifikasi Kapal	73

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Wilayah Perbatasan merupakan wilayah provinsi, kabupaten atau kota, maupun kecamatan yang wilayahnya secara geografis berbatasan langsung dengan garis batas antar negara tetangga baik di darat, laut, maupun udara. Indonesia terdapat tujuh provinsi yang berbatasan langsung dengan negara lain diantaranya: Provinsi Riau, Kalimantan Timur, Kalimantan Barat, Kalimantan Utara, Sulawesi Utara, Papua, serta Provinsi Nusa Tenggara Timur.

Wilayah perbatasan selain membawa manfaat bagi bangsa Indonesia sebagai aset berharga untuk meningkatkan perekonomian. Disisi lain, bisa menjadi ancaman tersendiri apabila wilayah perbatasan tersebut tidak dikelola dan tidak ditangani dengan baik. Apalagi hingga saat ini wilayah perbatasan masih menyimpan banyak persoalan yang belum tertangani dengan optimal dan masih terdapat kawasan yang belum tersentuh pembangunan. Oleh karena itu, pemerintah pusat maupun daerah perlu memberikan perhatian khusus terutama pada masyarakat yang tinggal diperbatasan. Apalagi kawasan perbatasan juga memiliki kapasitas Sumber Daya Alam (SDA) yang begitu besar.

Potensi SDA kawasan perbatasan jika dikelola secara optimal akan berdampak pada peningkatan pertumbuhan perekonomian daerah dan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat perbatasan. Sebagaimana yang dikemukakan oleh Kusumo dalam Purnamasari (2014), bahwa berbagai persoalan terkait daerah perbatasan dibutuhkan penguatan lembaga dalam hal ini BNPP

diikuti dengan kerjasama antara pusat dan daerah, hal ini diharapkan perlu memberikan perhatian khusus dan pengelolaan yang baik terhadap pulau-pulau terluar. Ditunjang dengan peningkatan sumber daya manusia, serta peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Berbagai upaya yang telah dilakukan pemerintah pusat maupun daerah dalam rangka pembangunan kawasan perbatasan Indonesia dan Malaysia, maupun negara-negara tetangga lainnya. salah satunya dengan melakukan pemekaran Provinsi dengan menjadikan Kalimantan Utara sebagai Provinsi ke-34 yang terdiri atas 1 Kota dan 4 Kabupaten yaitu Kota Tarakan, Kabupaten Bulungan, Malinau, Nunukan, dan Kabupaten Tana Tidung. Seluruh wilayah tersebut sebelumnya merupakan bagian dari wilayah Kalimantan Timur. Berdasarkan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 20 tahun 2012 tentang Pembentukan Provinsi Kalimantan Utara bahwa Tanjung Selor ditetapkan sebagai Ibukota provinsi tersebut.

Pembentukan provinsi ini bertujuan untuk mendorong peningkatan dalam pemberian pelayanan di sektor pemerintahan, pembangunan hingga kemasyarakatan, memperpendek rentang kendali (*span of control*) pemerintahan di kawasan perbatasan. Pemerintah Pusat berharap permasalahan di perbatasan Kalimantan Utara dapat langsung dikontrol dan dikendalikan oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Apalagi saat ini banyak wilayah yang belum tersentuh pembangunan terutama di wilayah utara, perbatasan, dan pedalaman. Tujuan lain dibentuknya Provinsi ini adalah untuk meningkatkan perekonomian masyarakat Kalimantan Utara dan menekan pengaruh Malaysia yang berada di dekat perbatasan. Provinsi Kalimantan Utara ini juga dinilai memiliki potensi

alam yang sangat luar biasa mulai dari kekayaan minyak, gas, kelautan, kehutanan, tambang dan lain-lain.

Kabupaten Nunukan memiliki lokasi strategis dan menguntungkan, karena memiliki kondisi wilayah yang berbatasan langsung dengan Sabah, Malaysia Timur sehingga menjadi jalur transportasi laut orang dan barang antar dua negara. Kondisi geografis laut yang berada di tengah-tengah dua negara tersebut, sehingga di garis perbatasan kemudian dibangun pos-pos lintas batas untuk melayani arus penyeberangan antar negara sekaligus mendeteksi kegiatan di dua negara.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 6 tahun 2011 tentang Keimigrasian menyatakan bahwa fungsi keimigrasian di sepanjang garis perbatasan dilaksanakan di Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI) yaitu pelabuhan, bandara, pos lintas batas, atau tempat lain sebagai tempat masuk dan keluar wilayah Indonesia.

Pelabuhan merupakan sarana dan prasarana yang dapat mendukung pelayanan transportasi laut, sungai dan danau khususnya di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan. Lancarnya transportasi merupakan salah satu cerminan majunya pembangunan perekonomian suatu Negara. Namun masih terdapat permasalahan yang terjadi diperbatasan laut pelabuhan Nunukan yaitu masih adanya pelayaran kapal asing ilegal, masuknya barang-barang terlarang, pencurian ikan didaerah perbatasan, dan lain sebagainya.

Berdasarkan permasalahan diatas sehingga melalui forum sosial ekonomi Malaysia dan Indonesia (sosek malindo) sepakat melakukan kerja sama untuk melakukan pembangunan Pos Lintas Batas Laut (PLBL) di Pelabuhan Liem Hie Djung pada 2009 dan diresmikan sebagai Pelabuhan Internasional pada tahun

2010 oleh Gubernur Kalimantan Timur. PLBL ini berfungsi sebagai pintu gerbang yang mengatur dan mengelola arus keluar masuk baik itu orang maupun barang dari Indonesia-Malaysia atau Nunukan-Tawau, serta untuk memberikan pelayanan dan mengatur penumpang domestik, yakni Nunukan-Tarakan, Nunukan-Tanjung Selor dan daerah lain di sekitar Kabupaten Nunukan.

Pembangunan PLBL ini diharapkan dapat menunjang perkembangan perekonomian lokal, regional maupun nasional mengingat tingkat mobilitas cukup tinggi antara kedua Negara. Apalagi Nunukan dijadikan sebagai tempat transit dan setiap hari rata-rata sekitar 8 unit kapal cepat dengan kapasitas kurang lebih 100 orang penumpang yang melewati jalur pemeriksaan Pos Lintas Batas Laut (www.antarakaltim.com) Diakses pada 27 juni pukul 19.45 WIB

Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 18 tahun 2007 tentang Standardisasi Sarana, Prasarana Dan Pelayanan Lintas Batas Antar Negara, dijelaskan secara rinci pada pasal 1 ayat (2) bahwa di setiap tempat keluar atau masuk wilayah negara dibangun pos lintas batas tradisional atau pos lintas batas internasional. Kemudian, pada pasal 7 ayat (1) dan (2) dikatakan bahwa Pengelolaan Pos Lintas Batas Internasional dilaksanakan oleh Gubernur. Dan gubernur menunjuk pejabat pemerintah provinsi sebagai administrator Pos Lintas Batas Internasional.

Berdasarkan surat gubernur Kalimantan Timur (Kal-Tim) Nomor 552.3/4228/EK pada tanggal 10 mei 2010 perihal persetujuan pengoperasian PLBL kabupaten Nunukan (tribunkaltim) dan Surat Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur Sekretariat Daerah Samarinda, Nomor 032/7786/BP-

II/VIII/2011, tentang pinjam pakai PLBL Liem Hie Djung Nunukan. (www.antarakaltim.com) Diakses pada 27 juni pukul 20.00 WIB

Menurut Effendi (2014:5-6), mengatakan bahwa manajemen sangat dibutuhkan bagi organisasi sosial maupun organisasi pemerintah untuk mengatur, merencanakan, segala hal untuk memperoleh hasil yang optimal pada waktu yang mendatang untuk mencapai tujuan organisasi yang sudah ditetapkan sebelumnya. Untuk mencapai efisiensi dan efektifitas dalam organisasi dibutuhkan manajemen pengaturan yang baik.

Berdasarkan pengamatan peneliti di lapangan bahwa, tempat keluar masuk wilayah negara melalui PLBL Liem Hie Djung belum dikelola secara optimal dan profesional sebagai halnya dengan pengelolaan bandar udara maupun pelabuhan laut. Padahal PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan ini dibangun pada tahun 2009 dan diresmikan pada tahun 2010 namun dalam pengelolaan PLBL belum dapat dikatakan telah berjalan secara efektif. Karena sejauh ini PLBL Kabupaten Nunukan masih terhambat dalam memberikan pelayanan Internasional masih pada pelayanan lokal dan regional saja. Hal ini terjadi di Karenakan masih ada prosedur administrasi dan kelengkapan fasilitas PLBL yang belum terpenuhi seperti Ponton dermaga 3 mengalami kerusakan dan tenggelam, mengenai izin standar kapal dan terkendala pada anggaran yang dibutuhkan.

Berdasarkan permasalahan di atas, sehingga peneliti sangat tertarik untuk mengetahui dan mengkaji secara mendalam tentang pengelolaan PLBL dan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi dalam pengelolaan PLBL di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan yang selama ini belum berjalan secara

maksimal. Adapun penelitian ini dengan judul **“Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut di Kabupaten Nunukan”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah yang telah dijelaskan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengelolaan pos lintas batas laut di Kabupaten Nunukan.?
2. Apa saja faktor pendukung dan penghambat dalam pengelolaan pos lintas batas laut di Kabupaten Nunukan?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang dan rumusan masalah di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengelolaan PLBL di Kabupaten Nunukan.
2. Untuk mengetahui faktor pendukung dan faktor penghambat dalam PLBL di Kabupaten Nunukan.

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Secara Teoritis
 - a. Hasil Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi dunia pendidikan tinggi, memperkaya hasil penelitian yang telah ada, dan memberikan gambaran secara luas mengenai pengelolaan PLBL di Kabupaten Nunukan.

- b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan referensi atau pedoman pengetahuan untuk kegiatan penelitian yang semacamnya dimasa yang akan datang.

2. Secara praktis

- a. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai sumber informasi dan masukan bagi pihak-pihak yang terkait secara langsung khususnya bagi Dinas Perhubungan pada Unit Pelaksana Teknis (UPT) dalam mengelola PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan.
- b. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjawab permasalahan-permasalahan yang ada dalam pengelolaan Pelabuhan PLBL Liem Hie Djung di Kabupaten Nunukan sehingga dapat diperbaiki dan dikelola secara maksimal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Teori

1. Pengertian Manajemen

Menurut Hasibuan (2007:10), bahwa manajemen berasal dari kata *to manage* yang berarti mengatur (mengelola). Ia mengartikan bahwa manajemen merupakan suatu ilmu dan seni yang mengatur proses pemanfaatan atau penggunaan sumber daya manusia serta sumber-sumber lainnya secara lebih efektif dan efisien untuk mencapai tujuan tertentu.

Menurut Manullang (2006:5), manajemen merupakan suatu seni dan ilmu dalam proses perencanaan, pengorganisasian, penyusunan, pengarahan dan pengawasan sumber daya yang dilakukan untuk mencapai tujuan yang sudah ditetapkan. Manullang dalam Sudrajat (2007), bahwa dalam manajemen terdapat tiga hal yang penting yaitu: pertama tujuan, kedua pencapaian tujuan melalui atau menggunakan orang lain dan, ketiga pelaksanaan manajemen yang membutuhkan bimbingan dan pengawasan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Menurut Handayani (2004:9), Pengelolaan bisa diartikan sebagai manajemen, yakni suatu rangkaian kegiatan yang prosesnya dimulai dari perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengendalian dalam upaya para anggota organisasi dan penggunaan-penggunaan sumber daya organisasi dalam mencapai tujuan organisasi yang telah ditentukan sebelumnya.

Selanjutnya menurut Follet dalam Effendi (2014:3), manajemen adalah sebagai seni dalam menyelesaikan pekerjaan melalui orang lain. Ia mengartikan manajemen yang menitikberatkan pada seninya, di mana praktik atau implementasi membuat *system* yang baik dan benar. Jadi Dalam penyelesaian tersebut, terdapat tiga faktor yang terlibat yaitu:

- a. Adanya pemanfaatan sumber daya organisasi, baik itu sumber daya manusia maupun faktor-faktor produksi lainnya.
- b. proses yang bertingkat mulai dari perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengimplementasian, hingga pengendalian dan pengawasan.
- c. Adanya seni dalam penyelesaian pekerjaan.

Menurut Terry dalam Effendi (2014:3), berpendapat bahwa manajemen merupakan suatu proses yang khas terdiri dari tindakan-tindakan perencanaan pengorganisasian, pengarahan, dan pengawasan yang dilakukan untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya dengan pemanfaatan sumber daya manusia maupun sumber-sumber lainnya.

Dari beberapa definisi manajemen di atas, dapat disimpulkan bahwa manajemen merupakan ilmu dan seni untuk menyelesaikan suatu pekerjaan melalui orang lain. Terdiri atas perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengawasan yang dilakukan oleh orang-orang di dalam suatu organisasi untuk mencapai tujuan yang telah telah di tetapkan agar berjalan secara efektif dan efisien.

2. Fungsi Manajemen

Keberhasilan suatu kegiatan atau pekerjaan tergantung dari proses pengelolaannya (manajemen). Pekerjaan akan berhasil apabila pengelolaannya baik dan teratur. karena manajemen merupakan serangkaian tahap kegiatan dari awal melakukan kegiatan hingga akhir pada pencapaian tujuan kegiatan.

Adapun fungsi manajemen menurut beberapa ahli dalam Siagian (2003:) yaitu sebagai berikut:

a. Hendry Fayol.

Berikut ini merupakan 5 fungsi manajemen menurut Hendry Fayol yang disingkat sebagai POCCC (*Planning, Organizing, Commanding, Coordinating, dan Controlling*) sebagai berikut:

1. *Planning* (perencanaan)

Perencanaan merupakan penentuan langkah awal yang memungkinkan organisasi mampu mencapai suatu tujuan dengan melibatkan cara yang dilakukan untuk mengantisipasi kecendrungan di masa yang mendatang dan menentukan sebuah strategi atau taktik yang tepat untuk mewujudkan target tujuan suatu organisasi. Untuk merumuskan suatu perencanaan dengan menggunakan 5W+1H, yaitu:

- a) kegiatan apa yang harus dikerjakan?
- b) Mengapa kegiatan itu harus dikerjakan?
- c) Dimana kegiatan itu harus dikerjakan?
- d) Kapan kegiatan itu harus dikerjakan?
- e) Siapakah yang akan mengerjakan kegiatan itu?

f) Bagaimanakah cara melaksanakan kegiatan itu?

2. *Organizing* (Pengorganisasian)

Pengorganisasian merupakan proses mempekerjakan dua orang atau lebih untuk melakukan kerja sama secara terstruktur guna mencapai sasaran spesifik, mengalokasikan pekerjaan, wewenang dan sumber daya yang dimiliki antara anggota organisasi agar dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Pengorganisasian dapat dilakukan dengan upaya penentuan tugas yang harus dilaksanakan, siapa yang mengerjakan, bagaimana cara pembagian atau pengelompokan tugas itu dilakukan, siapa yang menjadi penanggung jawab atas kerjaan tersebut, dan sejauh mana keputusan harus diambil.

3. *Commanding* (Pemberian Komando)

Commanding dilakukan dengan menyampaikan arahan dan bimbingan kepada karyawan agar dapat menyelesaikan tugas mereka masing-masing secara efektif dan efisien. bukan hanya itu, proses *commanding* dilakukan agar pekerjaan dapat terlaksana secara efektif. sehingga sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan.

4. *Coordinating* (pengkoordinasian)

Kordinasi merupakan bagian dari fungsi manajemen agar dalam melakukan kegiatan organisasi tidak menimbulkan kekacauan, percekocokan, kekosongan kegiatan, dengan jalan menghubungkan-hubungkan, menyatu padukan serta menyelaraskan pekerjaan-pekerjaan bawahan

sehingga terjalin kerjasama yang terarah dalam rangka untuk mencapai tujuan bersama atau tujuan organisasi.

5. *Controlling* (pengawasan)

Pengawasan merupakan rangkaian aktivitas yang dilakukan untuk memantau, membuktikan, serta memastikan bahwa seluruh kegiatan yang direncanakan, dan diorganisasikan, serta diperintahkan sebelumnya dapat bergerak sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

b. George R. Terry.

Berikut ini adalah Empat fungsi manajemen menurut George Terry yang disingkat POAC sebagai berikut:

1. *Planning* (perencanaan)

Perencanaan merupakan dasar pemikiran dalam penetapan tujuan dan penyusunan tahapan-tahapan yang akan digunakan untuk mencapai tujuan. Merencanakan berarti mempersiapkan segala keperluan, memperhitungkan secara terperinci mengenai hal-hal yang menjadi kendala, dan merumuskan tatanan pelaksanaan kegiatan yang bermaksud untuk mencapai tujuan.

2. *Organizing* (pengorganisasian)

Pengorganisasian merupakan cara yang dilakukan untuk mengerahkan orang-orang serta menempatkan mereka sesuai dengan kemampuan dan keahliannya dalam pekerjaan yang sudah direncanakan.

3. *Actuating* (penggerakan)

Penggerakan merupakan cara yang digunakan untuk mengerahkan organisasi agar dapat berjalan secara sinkron dengan pembagian kerja dalam

tiap-tiap anggota, serta mengerahkan segala sumber daya yang dimiliki dalam organisasi agar tindakan yang dilakukan bisa berjalan sesuai dengan perencanaan sebelumnya dan mengacu pada pencapaian tujuan.

4. *Controlling* (pengawasan)

Pengawasan dilakukan agar segala tindakan atau pekerjaan yang dilakukan dalam organisasi ini telah sesuai dengan rencana atau sebaliknya. Serta mengawasi pemanfaatan sumber daya dalam suatu organisasi dapat dimanfaatkan lebih efektif dan efisien tanpa harus ada yang melenceng dari perencanaan.

c. Koontz dan O'Donne

Berikut ini adalah lima fungsi manajemen menurut Koontz dan O'Donnel yang disingkat POSDC sebagai berikut:

1. *Planning* (perencanaan)

Perencanaan merupakan tindakan untuk menetapkan terlebih dahulu mengenai apa yang akan dikerjakan, bagaimana cara mengerjakannya, apa yang harus di kerjakan dan siapa yang akan mengerjakannya. Perencanaan sering juga dikatakan sebagai jembatan yang menyangkutpautkan antara kesenjangan a keadaan masa kini dengan keadaan yang diharapkan pada masa yang akan datang. Meskipun keadaan masa depan yang sulit untuk di perkirakan. Itulah sebabnya koontz menganjurkan perencanaan seperti suatu proses intelektual yang memutuskan secara sadar tindakan yang akan di tempuh dan keputusan itu diambil berdasarkan pada tujuan yang hendak

dicapai, informasi yang akurat dan dapat dipercaya, juga memperhatikan gambaran keadaan yang akan datang.

2. *Organizing* (pengorganisasian)

Pengorganisasian merupakan pengelompokan kegiatan yang dibutuhkan yaitu; penentuan susunan organisasi serta peran dan fungsi dari tiap-tiap unit yang berada dalam suatu organisasi.

3. *Staffing* (pengadaan tenaga kerja)

Pengadaan tenaga kerja merupakan penyusunan personalia pada satu organisasi mulai dari merekrut pegawai, pengembangannya sampai dengan upaya yang dilakukan agar setiap pegawai dapat memberikan daya guna maksimal bagi organisasi.

4. *Directing* (pemberian bimbingan)

Serangkaian upaya pengendalian yang dilakukan secara profesional agar semua unsur organisasi dapat berfungsi sebagaimana mestinya terutama dalam proses pencapaian tujuan dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.

5. *Controlling* (pengawasan)

Pengawasan merupakan upaya yang dilakukan untuk mengamati secara terorganisasi dan berkesinambungan, merekam dan memberi penjelasan, petunjuk, pembinaan dan mengoreksi berbagai hal yang kurang tepat, serta memperbaiki kesalahan. Pengawasan merupakan kunci keberhasilan pada keseluruhan proses manajemen, dimana dalam proses pengawasan harus dilihat secara menyeluruh, terpadu, dan tidak terpaku pada hal-hal tertentu.

d. Sondang P. Siagian

Berikut ini adalah lima fungsi manajemen menurut Siagian:

1. *Planning* (perencanaan)

Perencanaan merupakan keseluruhan proses pemikiran dan penetapan secara matang mengenai hal-hal yang akan dilakukan pada masa mendatang dalam rangka pencapaian tujuan yang sudah ditetapkan.

2. *Organizing* (pengorganisasian)

Keseluruhan proses menggabungkan orang-orang, alat-alat, tugas-tugas, tanggung jawab, dan wewenang menjadi sedemikian rupa sehingga tercipta suatu organisasi yang dapat digerakkan sebagai satu kesatuan untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan.

3. *Motivating* (motivasi atau penggerakkan)

Penggerakkan merupakan keseluruhan proses pemberian motivasi bekerja pada bawahan yang dibuat sedemikian rupa agar mereka mau bekerja secara ikhlas agar tercapainya tujuan organisasi secara efisien dan ekonomis.

4. *Controlling* (pengawasan)

Pengawasan merupakan proses pengamatan pelaksanaan segala kegiatan yang dilakukan dalam organisasi untuk menjamin agar segala pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan perencanaan yang telah ditentukan sebelumnya.

5. *Evaluating* (penilaian)

Penilaian merupakan proses pengukuran dan perbandingan hasil-hasil pekerjaan yang nyatanya dicapai dengan hasil-hasil yang seharusnya dicapai.

Ada beberapa hal penting yang diperhatikan dalam penilaian yakni:

- a) Bahwa penilaian merupakan fungsi organik karena pelaksanaan fungsi tersebut turut menentukan mati atau hidupnya suatu organisasi.
- b) Bahwa penilaian itu adalah suatu proses yang berarti bahwa penilaian adalah kegiatan yang dilakukan terus menerus dalam administrasi maupun manajemen.
- c) Bahwa penilaian menunjukkan kesenjangan antara hasil dari pelaksanaan yang dilakukan dengan hasil yang seharusnya dicapai.

Dari beberapa fungsi manajemen menurut di atas, terdapat beberapa fungsi yang sama yaitu perencanaan, pengorganisasian, pengawasan dan pengarahan.

3. Sarana Manajemen

Untuk mencapai tujuan sebagaimana yang telah ditetapkan, memerlukan sarana. Semua sarana yang dapat dikerahkan merupakan sumber daya. Oleh sebab itu dibutuhkan kemampuan dan seni untuk mengerakkan sumber daya tersebut sehingga berhasil guna dan tepat guna dengan biaya yang sehemat mungkin. Menurut Terry dalam Effendi (2013:11-13) mengemukakan bahwa unsur-unsur sebagai sarana dalam manajemen dikenal dengan 6M, yaitu:

- a. *Man* (sumber daya manusia)

Orang-orang yang menjalankan fungsi-fungsi manajemen dalam operasional suatu organisasi, *man* merujuk pada sumber daya manusia yang

dimiliki oleh organisasi. Hal ini termasuk penempatan orang yang tepat, pembagian kerja, pengaturan jam kerja, dan lain sebagainya. Dalam manajemen, faktor manusia merupakan hal yang paling berperan penting. Karena manusia yang menentukan tujuan dan manusia juga yang akan melakukan suatu proses untuk mencapai tujuan. Tanpa adanya manusia maka tidak akan terjadi proses kerja, karena pada dasarnya manusia merupakan makhluk kerja. Oleh sebab itu, manajemen lahir karena adanya orang-orang yang melakukan proses kerja sama untuk mencapai tujuan.

b. *Money* (uang)

Uang merupakan salah satu unsur yang tidak dapat diabaikan. Uang merupakan modal yang dipergunakan untuk membiayai pelaksanaan program atau rencana yang telah ditetapkan. Uang merupakan alat tukar dan alat pengukur nilai seperti pembelian alat-alat, bahan baku, pembayaran gaji dan lainnya. Besar kecilnya hasil dari tindakan yang dilakukan dapat diukur dari besaran uang yang beredar pada perusahaan. Oleh karena itu, uang merupakan alat yang penting untuk dipergunakan dalam proses pencapaian tujuan karena segala materi harus diperhitungkan secara rasional. Hal ini akan berkaitan dengan seberapa besar uang yang harus disiapkan untuk memberi upah gaji tenaga kerja, alat-alat yang dibutuhkan, serta berapa hasil yang akan dicapai dari suatu organisasi.

c. *Materials* (bahan baku)

Bahan baku merupakan bahan-bahan yang dibutuhkan biasanya terdiri dari bahan setengah jadi (*raw material*) dan juga bahan jadi dalam operasi awal

guna menghasilkan barang atau jasa yang akan dijual. Bahan baku dan manusia tidak dapat dipisahkan, tanpa bahan baku aktivitas produksi tidak akan mencapai hasil yang dikehendaki.

d. *Machines* (mesin)

Mesin merupakan peralatan termasuk teknologi yang digunakan untuk membantu dan sangat diperlukan. Penggunaan mesin dapat memberikan kemudahan dan menghasilkan keuntungan yang lebih banyak serta dapat menciptakan efisiensi kerja. Jadi dalam manajemen mesin-mesin atau alat-alat yang digunakan atau diperlukan untuk mencapai tujuan.

e. *Methods* (metode)

Dalam pelaksanaan kerja dibutuhkan adanya metode-metode kerja. Satu tata cara kerja yang efektif akan memperlancar jalannya pekerjaan yang dihasilkan. Sebuah metode tatkala dinyatakan sebagai penentuan cara pelaksanaan kerja atau tugas dengan memberikan berbagai macam pertimbangan-pertimbangan kepada sasaran, fasilitas-fasilitas yang tersedia dan pemanfaatan waktu, serta uang dan kegiatan usaha. Tetapi meskipun metode baik sedangkan orang yang akan melaksanakannya tidak paham atau tidak berpengalaman maka hasilnya tidak akan memuaskan.

f. *Market* (pasar)

Penguasaan pasar mempunyai peranan penting untuk menyebarkan hasil produksi agar tetap terjaga dengan memperhatikan kualitas dan harga barang. Memasarkan produk baik berupa barang maupun jasa diharuskan mampu menguasai pasar artinya mampu menyebarluaskan hasil produksi ataupun

menginformasikan barang atau jasa tersebut. Pasar adalah tempat dimana menjual barang dan jasa-jasa yang telah dihasilkan.

Dalam kegiatan manajemen, unsur-unsur tersebut saling berkaitan dan menunjang satu sama lain. Seperti halnya informasi sangat dibutuhkan agar hasil sesuatu yang dikerjakan lebih sempurna. Maksudnya tidak dapat diabaikan salah satu unsur yang ada, jika salah satu dari unsur-unsur tersebut terabaikan maka akan terjadi kekurangan sehingga tujuan tidak dapat tercapai secara efektif dan efisien.

4. Pengertian dan Konsep Manajemen Transportasi

Menurut Nasution (2008:90-93) mengemukakan bahwa dalam penggunaan sehari-hari terdapat istilah dalam manajemen yakni: pengurusan, pengelolaan, ketatalaksanaan dan sebagainya. Secara umum manajemen transportasi merupakan kegiatan yang dilaksanakan oleh bagian transportasi atau unit dalam organisasi industri atau perdagangan dan jasa lain (*manufacturing business and service*) untuk memindahkan atau mengangkut barang dan penumpang dari suatu lokasi ke lokasi yang lain secara efektif dan efisien.

Manajemen transportasi memiliki 3 (tiga) - tugas pokok utama Ketiga tugas ini harus dilakukan dalam waktu bersamaan dalam tindakan managerial yang sama. Ini berarti bahwa tugas yang akan diselesaikan akan direncanakan lebih awal untuk mencapai hasil yang diharapkan. Adapun tugas pokok tersebut terdiri atas:

- a. Menyusun rencana dan program untuk mencapai tujuan dan misi organisasi secara keseluruhan.
- b. Meningkatkan produktivitas dan kinerja perusahaan
- c. Dampak sosial dan tanggung jawab sosial dalam mengoperasikan angkutan ini

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pada pasal 1 menjelaskan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turunnya penumpang atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan perairan dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Konsep manajemen pelabuhan berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 menjelaskan bahwa kepelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Menurut Soedjono dalam Lisman (2016), efisiensi pelabuhan dapat dilihat dalam dua (2) hal yaitu:

a. Pelabuhan sebagai satu sub-sub operasi yaitu gambaran lengkap tentang berfungsi tidaknya suatu sistem angkutan nasional ataupun internasional, yang dapat dilihat sebagai berikut:

1. Manajemen atau bina perusahaan organisasi.
2. Pengawasan teknis terhadap berfungsinya sesuatu bagian fasilitas.
3. Penilaian terhadap gerakan sarana dan prasarana akibat adanya muatan.
4. Pengaturan pada penawaran jasa yang dijual.
5. Kebijakan investasi.

b. Pelabuhan sebagai salah satu rangka sub sistem dari sejumlah pelabuhan, yang dapat dilihat sebagai berikut:

1. Jaringan kapal pada pelabuhan
2. Arus muatan
3. Kebijakan operasi investasi

5. Moda Transportasi Laut

Menurut Salim (2008: 22-24) mengelompokkan mode transportasi laut terdiri atas:

- a. *Vehicles* (alat angkut)
 1. Kapal antar pulau

2. Kapal samudera
3. Kapal lokal
4. *Mosquito fleet* (kapal armada rakyat)
5. *Sea train* (kereta laut)
6. *Log carrier* (pembawa log)

6. Regulasi Pengelolaan Perbatasan Negara

Menurut Nugroho (2004:1-7), bahwa kebijakan publik merupakan suatu aturan yang mengatur kehidupan bersama yang harus ditaati dan berfungsi untuk mengikat seluruh warganya. Adapun aturan atau regulasi dalam pengelolaan perbatasan Negara ialah sebagai berikut:

Berdasarkan Undang-Undang nomor 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara pada pasal 10 ayat (1) bahwa dalam pengelolaan wilayah Negara dan kawasan perbatasan, pemerintah berwenang Menetapkan kebijakan pengelolaan dan pemanfaatan wilayah Negara. Dan berdasarkan Peraturan Presiden nomor 12 tahun 2010 tentang Badan Nasional Pengelola Perbatasan pada pasal 5 ayat (1) menyatakan bahwa pelaksana teknis pembangunan Batas Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan dilakukan kementerian, Lembaga Pemerintah, Non Kementerian, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota sesuai dengan tugas dan fungsinya berdasarkan rencana induk dan rencana aksi pembangunan Batas Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan yang ditetapkan oleh Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah pada pasal 361 ayat (2) mengenai kewenangan pemerintah pusat di kawasan perbatasan meliputi seluruh kewenangan tentang pengelolaan dan pemanfaatan kawasan perbatasan sesuai dengan peraturan perundang-undangan mengenai wilayah Negara. Ayat (3) bahwa pemerintah pusat mempunyai kewenangan untuk penetapan rencana detail tata ruang, pengendalian dan izin pemanfaatan ruang, serta pembangunan sarana dan prasarana kawasan perbatasan. Ayat (7) pemerintah pusat wajib membangun kawasan perbatasan agar tidak tertinggal dengan kemajuan kawasan perbatasan di Negara tetangga

B. Kerangka Pikir

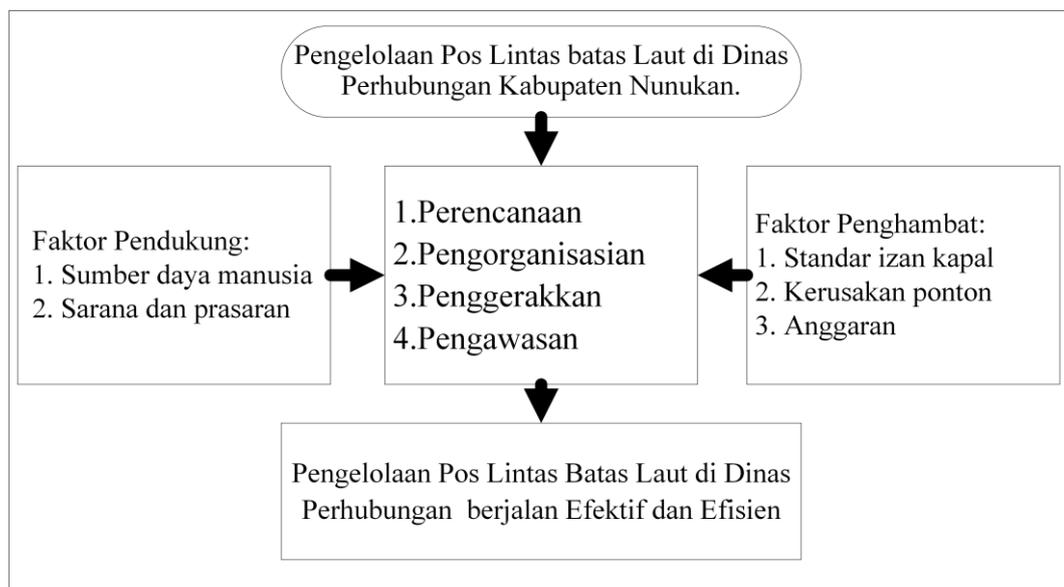
Berdasarkan hasil penelitian di lapangan mengenai Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut di Kabupaten Nunukan, bahwa pengelolaan PLBL ini belum dapat dikatakan telah efektif. Beberapa hal terkait pengelolaan baik perencanaan, pengorganisasian, dan penggerakkan serta pengawasan telah dilakukan sebagaimana mestinya. Akan tetapi ada beberapa faktor penghambat baik itu secara teknis maupun Perizinan Pelabuhan terkait izin standar kapal yang diberikan Kementerian Perhubungan Laut hanya sampai GT 35. Sementara untuk memberikan pelayanan internasional yang melayani Lintas batas Internasional Nunukan- Tawau standar izin kapal yang diberikan sampai dengan GT 175

standar izin kapal yang diberikan Kementerian Perhubungan Laut ini tidak Seimbang dengan kapal yang melayani pelayaran Internasional Tawau yaitu GT 175, dengan memiliki panjang kapal kurang lebih 14 m. hal inilah yang menjadi

penghambat dalam pengelolaan PLBL Liem Hie Djung menjadi tidak efektif dan efisien

Untuk mengetahui pengelolaan pos lintas batas laut di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan dapat dilihat dengan mengidentifikasi setiap permasalahan yang ada dengan menggunakan konsep teori George R terry mengenai fungsi-fungsi manajemen yang dikenal dengan POAC yaitu: perencanaan, pengorganisasian, penggerakkan dan pengawasan. Dari teori inilah peneliti dapat mengetahui sejauh mana pengelolaan pos lintas batas laut di Kabupaten Nunukan berjalan optimal.

Berdasarkan penjelasan di atas maka kerangka pikir penelitian ini adalah:



Gambar 3.1. Kerangka Pikir Penelitian

C. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini berangkat dari latar belakang masalah, kemudian dirumuskan dalam rumusan masalah dan dikaji berdasarkan teori dalam tinjauan pustaka. Adapun fokus penelitian yang berpijak dari rumusan masalah ialah sebagai berikut:

1. Pengelolaan pos lintas batas laut di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.
2. Perencanaan pos lintas batas laut di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.
3. Pengorganisasian pos lintas batas laut di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.
4. Penggerakkan pos lintas batas laut di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.
5. Pengawasan pos lintas batas laut di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.
6. Faktor pendukung pengelolaan pos lintas batas laut di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.
7. Faktor penghambat pengelolaan pos lintas batas laut di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.

D. Deskripsi Fokus Penelitian

Untuk menilai pengelolaan Pos Lintas Batas Laut (PLBL) di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan, dapat dilihat berdasarkan tahap-tahap sebagai berikut:

1. Pengelolaan pos lintas batas laut di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan berfungsi untuk mengatur keluar masuknya penumpang maupun barang dari Indonesia – Malaysia. Dilihat dari fungsinya pengelolaan PLBL Liem Dji Hung harus dilakukan secara optimal pada Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.
2. Perencanaan pos lintas batas laut di Dinas Perhubungan adalah penentuan langkah awal yang akan dilakukan Dinas Perhubungan dalam mengelola PLBL di Kabupaten Nunukan terkait tindakan dan pekerjaan yang akan dilakukan serta bagaimana cara melaksanakan kegiatan tersebut. Perencanaan ini diperlukan untuk memudahkan dalam proses pencapaian tujuan yang lebih efektif dan efisien.
3. Pengorganisasian pos lintas batas laut di Dinas Perhubungan adalah suatu bentuk pengaturan Sumber daya manusia yang tersedia dalam organisasi untuk menjalankan rencana yang sudah ditetapkan. Pengorganisasian pos lintas batas laut ini dilakukan secara terstruktur dengan melakukan pembagian tugas berdasarkan kemampuan dan keterampilan yang dimiliki. Pengorganisasian yang dilakukan Dinas Perhubungan bertujuan agar segala tindakan maupun pekerjaan yang dilakukan dapat berjalan secara

Lancar. Sehingga berdampak pada efektivitas pengelolaan PLBL di Kabupaten Nunukan.

4. Penggerakkan Pos Lintas Batas Laut di Dinas Perhubungan adalah kemampuan untuk menggerakkan segala sumber daya baik itu sumber daya manusia maupun sumber daya alam yang tersedia di dalam organisasi untuk digunakan secara efektif dan efisien. Dinas perhubungan Kabupaten Nunukan diharapkan mampu menggerakkan segala sumber daya agar bisa berhasil dan berdaya guna terutama dalam hal pengelolaan PLBL sehingga dapat memudahkan dalam proses pencapaian tujuan yang telah ditetapkan.
5. Pengawasan pos lintas batas laut di Dinas Perhubungan adalah cara yang dilakukan untuk meminimalisir terjadinya kesalahan dalam proses pencapaian tujuan organisasi. Pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan berfungsi untuk meminimalisir terjadinya kesalahan dalam bertindak terkait pengelolaan PLBL di Kabupaten Nunukan dan memastikan segala tindakan maupun pekerjaan yang dilakukan telah sesuai dengan perencanaan yang ditentukan sebelumnya.
6. Faktor pendukung adalah hal-hal yang menjadi pendorong keberhasilan dalam pengelolaan PLBL di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.
7. Faktor Penghambat adalah suatu keadaan dimana terdapatnya kendala-kendala dalam proses melakukan suatu kegiatan dan berpengaruh pada terhambatnya pencapaian tujuan yang ingin dicapai dalam proses pengelolaan PLBL di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan selama kurang lebih 2 (dua) bulan setelah seminar proposal. Waktu penelitian dimulai pada Bulan Maret hingga pada Bulan April dan dilaksanakan di Dinas Perhubungan pada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pelabuhan PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan. Dengan pertimbangan karena peneliti ingin mengetahui dan melihat secara langsung bagaimana proses pengelolaan pos lintas batas laut dan untuk mengetahui faktor penghambat dan pendukung dalam pengelolaan pos lintas batas laut pada Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.

B. Jenis dan Tipe Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif sebagaimana yang diungkapkan Bogdan dan Taylor dalam Moleong (2010:4), bahwa penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang menghasilkan data deskriptif baik berupa kata-kata tertulis maupun lisan dari orang-orang dan perilaku yang bisa diamati.

Tipe Penelitian ini adalah tipe study kasus sebagaimana yang diungkapkan Yin (2013), bahwa studi kasus digunakan sebagai suatu penjelasan komprehensif yang berhubungan dengan berbagai aspek seseorang, kelompok, organisasi, program dan suatu situasi kondisi kemasyarakatan yang diteliti, diupayakan, dan ditelaah berdasarkan waktu yang ditentukan.

C. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan sekunder yaitu:

1. Data primer adalah data yang diperoleh dan dikumpulkan penulis untuk memperkaya, mempertajam analisis bagi penarikan kesimpulan yang dilakukan dengan cara pengamatan langsung (*observasi*), dan wawancara yang dilakukan peneliti terkait dengan pengelolaan PLBL di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan. Adapun proses wawancara dan observasi ini dilakukan pada kantor UPT PLBL.
2. Data sekunder merupakan data yang diperoleh peneliti dari berbagai laporan-laporan dan dokumen-dokumen yang bersifat informan tertulis yang digunakan dalam peneliti. Adapun laporan atau dokumen yang bersifat informasi tertulis yang dikumpulkan peneliti berkaitan dengan pengelolaan PLBL di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan baik itu data armada lintas penyeberangan regional dan lokal, data keberangkatan dan ketibaan, serta retribusi jasa pelabuhan.

D. Informan Penelitian

Berdasarkan penelitian ini, peneliti memilih informan secara lebih spesifik, subjektif untuk diwawancarai secara mendalam dilakukan dengan cara, peneliti memilih orang tertentu yang dipandang memiliki pengetahuan dan informasi mengenai permasalahan yang diteliti terkait dengan pengelolaan pos lintas batas laut di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.

Adapun informan dalam penelitian ini dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 3.1. Daftar Informan Penelitian

No	Nama/ Jabatan	Jumlah
1.	Kepala Seksi Kepelabuhanan dan Penunjang Keselamatan Pelayaran	1 orang
2.	Kepala unit pelaksana teknis (UPT) PLBL pelabuhan Liem Hie Djung	1 orang
3.	Kepala Sub Bagian Tata Usaha	1 orang
4.	Kelompok kerja (POKJA) perencanaan dan Pembangunan	1 orang
5.	Kelompok kerja (POKJA) Operasional dan Pengawasan	1 orang
6.	Personil PLBL	1 orang
7.	Retribusi	1 orang
8.	Masyarakat	3 orang
Total		10 orang

Sumber: Data Primer (Wawancara Langsung)

E. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan 3 teknik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Wawancara langsung yaitu melakukan wawancara secara langsung dan mendalam dengan melakukan tanya jawab kepada informan. Penggunaan teknik ini dimaksudkan untuk mencari informasi sebanyak mungkin yang berkaitan dengan masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini terkait pengelolaan PLBL dan apa saja faktor pendukung dan penghambat Dinas Perhubungan dalam PLBL di Kabupaten Nunukan. Untuk memudahkan pelaksanaannya wawancara dilakukan secara terstruktur dengan menggunakan pedoman wawancara. Proses wawancara ini dimulai pada

tanggal 28 Maret hingga 04 April di laksanakan pada kantor UPT PLBL dan Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.

2. Pengamatan (*Observasi*), yaitu melakukan kegiatan observasi dengan terjun langsung ke lokasi yang akan diteliti, guna untuk mendapatkan informasi yang jelas. Observasi ini dilakukan secara terbuka, cara ini diharapkan mampu menggali kejujuran informan agar dapat memberikan informasi yang sebenarnya.
3. Dokumentasi yaitu teknik untuk mengambil data dari beberapa buku bacaan, laporan kegiatan, arsip, maupun foto-foto yang berkaitan dengan objek penelitian untuk melengkapi data tentang pengelolaan PLBL di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.

F. Teknik Analisis Data

Teknik Penelitian menggunakan data kualitatif yaitu semua bahan, keterangan, fakta-fakta yang tidak dapat diukur dan dihitung secara sistematis karena wujudnya adalah keterangan variabel (kalimat dan data). Dengan teknik ini peneliti hanya mengumpulkan data-data, informasi-informasi, fakta-fakta, keterangan-keterangan yang bersifat kalimat dan data dari permasalahan yang peneliti anggap penting dan mendukung dalam hal pengelolaan PLBL di Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.

Menurut Milles dan Huberman dalam Sugiyono (2012:205-213), bahwa Dalam model ini terdapat 3 komponen pokok yaitu:

1. Reduksi data

Reduksi data merupakan komponen pertama dalam analisis data yang mempertegas, memperpendek, mewujudkan fokus, menghilangkan hal yang tidak begitu penting dan mengelola data menjadi sedemikian rupa sehingga simpulan peneliti dapat dilakukan.

2. Sajian data

Sajian data merupakan satu rakitan informasi yang memungkinkan kesimpulan. Secara singkat dapat berarti cerita sistematis dan logis agar makna dari peristiwa yang terjadi dapat lebih mudah untuk dipahami.

3. Penarikan kesimpulan.

Awal pengumpulan data peneliti diharuskan mampu mengerti apa arti dari hal-hal yang ia temui dengan menuliskan peraturan-peraturan sebab akibat dan berbagai proporsi sehingga penarikan kesimpulan dapat dipertanggung jawabkan.

G. Keabsahan Data

Validitas data sangat mendukung hasil akhir penelitian. Oleh karena itu diperlukan teknik untuk memeriksa keabsahan data. Keabsahan data dalam penelitian ini adalah diperiksa dengan menggunakan teknik triangulasi. Menurut Sugiyono (2012:205-213), bahwa teknik pengumpulan data triangulasi dapat diartikan sebagai cara pengumpulan data yang bersifat menggunakan dari

berbagai macam teknik pengumpulan data dan sumber data yang sudah ada.

Menurut Sugiyono ada 3 (tiga) macam triangulasi yaitu:

1. Triangulasi sumber

Triangulasi sumber berarti membandingkan dengan cara mengecek ulang derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui sumber yang berbeda, misalnya membandingkan hasil pengamatan dengan wawancara, membandingkan antara apa yang dikatakan umum dengan segala yang dikatakan individu atau pribadi, membandingkan hasil wawancara dengan dokumen yang ada.

2. Triangulasi teknik

Triangulasi teknik digunakan untuk menguji atau mengukur kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan menggunakan teknik yang berbeda. Contohnya data yang didapatkan dengan hasil wawancara, kemudian dicek dengan hasil observasi, dokumentasi, atau kuesioner. Ketika teknik pengujian kredibilitas data yang dilakukan menghasilkan data yang berbeda-beda. Maka peneliti akan melaksanakan diskusi lebih lanjut pada sumber data yang bersangkutan maupun dengan sumber lainnya, untuk memastikan data yang dianggap *valid* atau mungkin semuanya benar karena sudut pandangnya berbeda-beda.

3. Triangulasi waktu

Waktu dapat mempengaruhi proses kredibilitas data. Data yang dikumpul berdasarkan teknik wawancara yang dilakukan pada pagi hari pada saat informan masih dalam kondisi segar, belum banyak masalah akan

memberikan data yang lebih akurat sehingga kredibel. Untuk itu, dalam pengujian kredibilitas data bisa dilakukan dengan cara melakukan pengecekan dengan wawancara, observasi, atau dengan teknik lain dalam waktu dan situasi yang berbeda. Apabila hasil uji melahirkan data yang berbeda, maka perlu dilakukan secara berulang-ulang sehingga dapat ditemukan kepastian datanya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Obyek Penelitian

1. Sejarah Terbentuknya Kabupaten Nunukan

Kabupaten Nunukan merupakan wilayah pemekaran dari Kabupaten Bulungan, Kalimantan Utara. Pembentukan kabupaten ini berdasarkan pertimbangan yang mencakup luas wilayah, peningkatan pembangunan, dan peningkatan pelayanan kepada masyarakat. Pemekaran Kabupaten Bulungan di pelopori oleh R.A Besing yang pada saat itu menjabat sebagai bupati.

Pada tahun 1999 Pemerintah Pusat memberlakukan otonomi daerah dengan didasari Undang-undang Nomor 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah. Atas dasar inilah sehingga dilakukan pemekaran pada Kabupaten Bulungan menjadi dua kabupaten baru lainnya yang terdiri atas Kabupaten Nunukan dan Kabupaten Malinau.

Pemekaran kabupaten ini secara hukum diatur dalam Undang-undang Nomor 47 tahun 1999 tentang Pembentukan Kabupaten Nunukan, Kabupaten Malinau, Kabupaten Kutai Timur, Kabupaten Kutai Barat dan Kota Bontang pada tanggal 4 Oktober 1999.

2. Gambaran Umum Kabupaten Nunukan

Kabupaten Nunukan merupakan bagian dari Provinsi Kalimantan Utara, dengan luas wilayah sebesar 14. 247. 50 km² dan memiliki jumlah penduduk 162. 711 jiwa (sumber hasil sensus penduduk tahun 2013). Kabupaten ini memiliki 10 sungai dan 29 pulau. Sungai terpanjang adalah Sungai Sembakung dengan

panjang 278 km adapun sungai terpendek di kabupaten ini ialah Sungai Tabur dengan panjang 30 km.

Berdasarkan letak geografisnya, Kabupaten Nunukan terletak di wilayah paling Utara Kalimantan yang berbatasan langsung dengan negara tetangga yaitu Malaysia, tepatnya pada posisi $3^{\circ} 30' 00''$ – $4^{\circ} 24' 55''$ Lintang Utara dan $115^{\circ} 22' 30''$ – $118^{\circ} 44' 55''$ Bujur Timur. Dimana secara administratif Nunukan memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut:

- a. Sebelah utara dengan Negara Malaysia Timur (Sabah).
- b. Sebelah timur dengan Selat Makassar dan Laut Sulawesi.
- c. Sebelah selatan dengan Kabupaten Bulungan dan Kabupaten Malinau, serta,
- d. Sebelah barat dengan Negara Malaysia Timur (Serawak).

Dilihat dari letak geografis tersebut, Nunukan memiliki lokasi strategis dan menguntungkan, karena memiliki kondisi wilayah yang berbatasan langsung dengan Sabah, Malaysia Timur sehingga menjadi jalur transportasi laut orang dan barang antar dua negara.

Berdasarkan sumber data Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika 2016 bahwa Kabupaten Nunukan memiliki beberapa pelabuhan dan dermaga rakyat sebagai berikut:

- a. Pelabuhan Nunukan yang dikelola oleh PT Pelindo cabang Nunukan
- b. Pelabuhan Penyeberangan Pery Sei Jepun dikelola oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Nunukan

- c. Pelabuhan Pos Lintas Batas Laut Liem Hie Djung yang dikelola Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Nunukan
- d. Pelabuhan Pery penyeberangan di Kecamatan Sebatik dikelola Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Nunukan
- e. Pelabuhan Pery penyeberangan di Kecamatan Seimenggaris dikelola Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Nunukan
- f. Pelabuhan sungai dan danau di Kecamatan Sebuku dikelola Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Nunukan
- g. Dermaga Sembakung di Kecamatan Sembakung
- h. Dermaga Lumbis di Kecamatan Lumbis
- i. Dermaga Inhutani di Kecamatan Nunukan
- j. Dermaga Mentikas di Kecamatan Sebatik.

1. Deskripsi Lokasi Penelitian

Adapun deskripsi objek penelitian yaitu di Kantor Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika pada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pelabuhan PLBL Liem Hie Djung di Kabupaten Nunukan.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan, peneliti mengumpulkan beberapa data di Kantor UPT PLBL Liem Hie Djung Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan.

- a. Tugas pokok Dinas Perhubungan

Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 22 tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kabupaten Nomor 23 tahun 2008 tentang Pembentukan Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas-Dinas Daerah

Kabupaten Nunukan, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika (Diskominfo) mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah dibidang perhubungan, komunikasi dan informatika berdasarkan asas Otonomi dan tugas pembantuan.

Dalam rangka melaksanakan tugas pokok Diskominfo Kabupaten Nunukan mempunyai fungsi:

1. Perumusan kebijakan teknis bidang perhubungan sesuai dengan rencana strategik (renstra) yang ditetapkan Pemerintah Daerah
2. Perencanaan, pembinaan dan pengendalian kebijakan teknis dibidang perhubungan
3. Perumusan, perencanaan, pembinaan dan pengendalian kebijakan teknis bidang perhubungan darat
4. Perumusan, perencanaan, pembinaan dan pengendalian kebijakan teknis bidang perhubungan laut
5. Perumusan, perencanaan, pembinaan dan pengendalian kebijakan teknis bidang perhubungan udara, komunikasi dan informatika
6. Pembinaan penyelenggaraan urusan Kesektariat Dinas
7. Pembinaan unit pelaksana teknis dinas
8. Pembinaan kelompok jabatan fungsional
9. Pelaksanaan tugas baru yang diberikan oleh Bupati berdasarkan dengan bidang tugas dan fungsinya

b. Visi dan misi Kantor UPT PLBL Liem Hie Djung Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan

Visi Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan yaitu “Mewujudkan Kabupaten Nunukan sebagai *centra transit* dan jasa” Adapun Misi Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan yaitu sebagai berikut:

1. Sumber Daya Manusia yang berkualitas
2. Pelayanan publik yang prima
3. Sistem serta sarana dan prasarana perhubungan bidang darat, laut dan udara serta infokom
4. Regulasi kemandirian serta moda transportasi
5. Kemitraan *stakeholder*, pemerintah dan swasta
6. Sosialisasi demi mensinkronisasikan antara program strategis Dinas Perhubungan dengan kultur masyarakat.

2. Peran dan Fungsi Pelabuhan Pos Lintas Batas Laut

a. Peran pelabuhan PLBL Liem Hie Djung

Berdasarkan peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, pada pasal 4 menjelaskan bahwa pelabuhan memiliki peran sebagai berikut:

1. simpul jaringan transportasi sesuai dengan hirarkinya
2. pintu gerbang kegiatan perekonomian
3. tempat kegiatan alih moda transportasi
4. penunjang kegiatan industri atau perdagangan
5. tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan atau barang dan,

6. mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan Negara.

b. Fungsi Pelabuhan PLBL Liem Hie Djung

Berdasarkan konsep Peraturan Menteri dalam Negeri Nomor 18 tahun 2008 tentang Standarisasi, Prasarana Dan Pelayanan Lintas Batas Antar Negara menjelaskan bahwa ada beberapa fungsi pelabuhan pos lintas batas internasional yaitu sebagai fungsi keimigrasian, kepabeanan, karantina, keamanan, dan fungsi lain yang diperuntukkan sebagai pelabuhan lintas batas Internasional Nunukan – Tawau Sabah Malaysia untuk memberikan pelayanan Lokal, Domestik, dan Internasional. Sebagaimana hasil dari kesepakatan sosek malindo untuk mengatur arus keluar masuk penumpang dan barang serta untuk mendeteksi kegiatan yang terjadi di kedua negara tersebut.

B. Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut di Kabupaten Nunukan.

Pada subjudul ini, peneliti akan mendeskripsikan data-data dari hasil penelitian yang berhasil dikumpulkan melalui proses wawancara lapangan. Wawancara dilakukan kepada beberapa informan yang dianggap sangat berkompeten untuk memberikan informasi terkait Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut di Kabupaten Nunukan. Adapun data primer yang telah dikumpul ini akan disajikan dalam bentuk paparan dan penjelasan.

1. Perencanaan

Pengembangan Kawasan Perbatasan sebenarnya sudah dijadikan sebagai program prioritas Pemerintah sejak diberlakukannya Undang-Undang Nomor 25 tahun 2000 tentang Program Pembangunan Nasional yang merupakan penjabaran dari Garis-Garis Besar Haluan Negara (GBHN) 1999. Dalam Propenas dinyatakan

bahwa program pengembangan wilayah perbatasan bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, dan meningkatkan kapasitas pengelolaan potensi wilayah perbatasan, serta untuk memantapkan keamanan di wilayah perbatasan.

Hal ini didukung oleh pernyataan informan kepala pokja perencanaan yang menyatakan bahwa:

“ sebenarnya pembangunan Pos lintas batas laut ini merupakan hasil dari rekomendasi forum sosek malindo yang dimana pemerintah diharuskan menyediakan sarana terminal dan pelabuhan khusus angkutan penumpang lintas batas, untuk melayani arus lalu lintas angkutan orang dan barang antar negara. Pembangunan dan pengelolaan PLBL ini juga diharapkan berdampak pada produktivitas perdagangan, aspek keselamatan, keamanan, serta kesejahteraan. Tentu hal ini akan berdampak positif bagi kemandirian daerah dan masyarakat Kabupaten Nunukan dalam menunjang kesejahteraan masyarakat daerah perbatasan. Atas dasar paradigma itu, PLBL Liem Hie Djung dijadikan sebagai Terminal Penyeberangan Internasional yang secara khusus melayani penyeberangan lintas batas antar Negara (Indonesia-Nunukan dengan Malaysia-Tawau) namun juga difungsikan sebagai pelabuhan yang melayani keberangkatan lokal dan regional”.

Berdasarkan pernyataan informan diatas dapat dilihat bahwa PLBL ini berfungsi sebagai pintu gerbang yang mengatur dan melayani arus lalu lintas angkutan orang dan barang antar Malaysia-Indonesia sekaligus untuk mendeteksi kegiatan yang terjadi di dua Negara tersebut.

Dalam perencanaan pengelolaan PLBL itu sendiri memiliki proses yang sangat panjang dan dalam perencanaan ini terdapat 4 poin penting yang akan diulas terdiri atas:

a. Penentuan Lokasi pembangunan PLBL

Dalam penentuan lokasi pembangunan PLBL itu sendiri melalui proses rapat yang sangat panjang. Rapat tersebut membahas perihal kerjasama dan merencanakan pembangunan PLBL. Penentuan pembangunan lokasi PLBL ini

mulai diagendakan dan dimulai pada tanggal 11 September tahun 1996 hingga diadakan pertemuan kesepuluh yang dilaksanakan di Kota Balikpapan pada tanggal 21 Juli 2005,. Hasil pertemuan ini menghasilkan kesepakatan bahwa tim delegasi Malaysia dan Indonesia akan mengadakan kunjungan ke Kabupaten Nunukan guna untuk meninjau pembangunan sekaligus menetapkan bahwa daerah Liem Hie Djung dijadikan sebagai lokasi pembangunan PLBL untuk Indonesia di Nunukan.

Hal ini sejalan dengan pernyataan informan Kepala Seksi Kepelabuhanan yang menyatakan bahwa:

“Perencanaan PLBL ini memiliki tahapan-tahapan yang sangat panjang. Terutama dalam penentuan lokasi pembangunan PLBL. Untuk penentuan lokasi pembangunan PLBL ini dilakukan pertemuan yang dilakukan antar 2 negara pada tahun 1996 hingga tahun 2005. Dari hasil pertemuan inilah menghasilkan kesepakatan bahwa di Kabupaten Nunukan lah akan dilakukan pembangunan PLBL untuk melayani lintas batas antar negara”.

Kemudian diperkuat oleh pernyataan pokja perencanaan dan pembangunan yang menyatakan bahwa:

“ Berdasarkan hasil rekomendasi sosek malindo bahwa digaris perbatasan antara Indonesia –Malaysia hendaknya dibangun PLBL. Oleh sebab itu diadakannya pertemuan-pertemuan yang dilakukan antar 2 negara untuk membahas perencanaan yang akan dilakukan sekaligus penentuan lokasi PLBL. Dari pertemuan yang telah dilakukan ini menghasilkan bahwa untuk Indonesia pembangunan PLBL dilaksanakan di kabupaten Nunukan”.

Berdasarkan pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa, Nunukan dijadikan sebagai lokasi pembangunan PLBL untuk melayani lintas batas antar Negara ini memiliki proses yang cukup panjang. Dimana proses ini dimulai pada tahun 1996 hingga pada tahun 2005. Adapun untuk melihat secara rinci mengenai kronologis

perencanaan lokasi pembangunan Pelabuhan PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan dapat dilihat sebagai berikut:

1. Pada tanggal 11 september 1996, diadakan pertemuan pertama, rapat tersebut dilaksanakan di Negeri Sabah Malaysia. Dari rapat tersebut menghasilkan kesepakatan bahwa Pos Lintas Batas Laut terletak di Sungai Pancang untuk Indonesia (Nunukan) dan di *Wallace Bay* untuk Tawau Sabah Malaysia.
2. Pada tanggal 18 September 1997, diadakan pertemuan kedua yang dilaksanakan di Kota Balikpapan Kalimantan Timur.
3. Pada tanggal 3 hingga 4 September 1998, diadakan pertemuan ketiga dilaksanakan di Kota Kinabalu Malaysia.
4. Pada tanggal 6 Agustus 1998, diadakan pertemuan keempat yang kembali dilaksanakan di Kota Balikpapan.
5. Pada tanggal 25 hingga 26 Juli, diadakan pertemuan kelima dilaksanakan di Kota Kinabalu Malaysia, hasil pertemuan tersebut menghasilkan kesepakatan mengenai lokasi pembangunan PLBL bahwa, Lokasi PLBL ini masih sama tetap mengacu pada hasil pertemuan pertama.
6. Pada tanggal 30 Juli 2001, diadakan pertemuan keenam yang dilaksanakan di Kota Balikpapan. Dari hasil pertemuan tersebut terjadi perubahan lokasi pembangunan Pos Lintas Batas Laut, untuk Indonesia berada di Sungai Bambang dan untuk Malaysia tetap berada di *Wallace Bay*.
7. pada tanggal 23 hingga 24 Juli 2002, diadakan pertemuan ketujuh yang dilaksanakan di Kota Sandakan Malaysia.

8. pada tanggal 6 Agustus 2003, diadakan pertemuan kedelapan yang dilaksanakan di Kota Surabaya Jawa Timur. Hasil pertemuan tersebut tetap mengacu pada pertemuan sebelumnya.
9. Pada tanggal 5 hingga 6 Agustus 2004, diadakan pertemuan Kesembilan yang dilaksanakan di Kota Surabaya. Hasil pertemuan tersebut terjadi perubahan lokasi pembangunan pos lintas batas laut di *Wallace Bay*, Malaysia pindah ke Sungai Iman, Pasir Putih.
10. Pada tanggal 21 Juli 2005, diadakan pertemuan kesepuluh yang dilaksanakan di Kota Balikpapan. Hasil pertemuan ini menghasilkan kesepakatan bahwa tim delegasi Malaysia dan Indonesia akan mengadakan kunjungan ke Kabupaten Nunukan guna meninjau pembangunan lokasi Pelabuhan Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan.

Setelah penentuan lokasi pembangunan PLBL telah dilakukan kemudian PLBL ini mulai dibangun yang mana pembangunan ini bersumber dari Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD).

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan, peneliti mengumpulkan beberapa sumber informasi data anggaran pembangunan dan perbaikan pelabuhan PLBL Liem Hie Djung ini terbagi atas 2 tahapan melalui melalui Anggaran Pendapatan Belanja Daerah APBD, hal ini sejalan dengan yang disampaikan oleh informan pokja perencanaan yang menyatakan bahwa:

“Anggaran PLBL ini berasal dari APBD, dimana dalam penganggaran ini terbagi 2 tahap. Tahap anggaran yang pertama diperuntukkan untuk pembangunan PLBL secara teknis, mulai dari pembuatan jembatan, pembuatan ponton hingga pembangunan gedung operasional. Kemudian tahap kedua ini diperuntukkan untuk perbaikan PLBL”.

Adapun tahapan anggaran tersebut dapat dilihat sebagai berikut:

1. Tahapan pertama sebagai berikut:

- a. Tahap pertama, melalui Anggaran Pendapatan Belanja Daerah II (APBD) tahun 2003 untuk pengadaan *spun pile* diameter 40 cm untuk jembatan (*trestle* dan tiang pancang beton bulat (*spun pile*) diameter 50 cm untuk dermaga oleh PT. Adhi Karya dengan nilai sebesar 2.8 Milyar.
- b. Tahap kedua, melalui APBD II tahun 2003 dari alokasi Anggaran Belanja Tambahan (ABT) untuk pengadaan *spun pile* diameter 40 cm untuk jembatan (*trestle*) dan *spun pile* diameter 50 cm untuk dermaga oleh PT. Adhi Karya dengan nilai sebesar 3.8 Milyar.
- c. Tahap ketiga melalui APBD II tahun 2004 dilakukan pembangunan *trestle* sepanjang 53.25 m dengan lebar 10 m serta pemancangan untuk dermaga sebanyak 88 titik oleh PT. Adhi Karya dengan nilai sebesar 3.8 Milyar.
- d. Selanjutnya pada tahap keempat melalui APBD II tahun 2005 dilakukan untuk kegiatan *upper* struktur pada dermaga dengan panjang 105,60 meter dan lebar 11,50 meter oleh PT. Adhi Karya dengan nilai sebesar 2.8 Milyar.
- e. Tahap I tahun 2005 APBD I dilakukan pembangunan *trestle* sebanyak tiga unit, pembangunan jembatan fleksibel dua unit, dan pembuatan ponton dua unit oleh PT. Adhi Karya dengan nilai sebesar 5.7 Milyar.
- f. Tahap II tahun 2006 melalui APBD I dilakukan pembangunan jembatan fleksibel satu unit dan pembangunan ponton 1 unit oleh PT. Adhi Karya dengan nilai sebesar 2.424 Milyar

- g. Tahap III tahun 2006 APBD I (Anggaran Belanja Tahunan) dilakukan lanjutan pembuatan jembatan fleksibel satu unit dan pembuatan ponton satu unit oleh PT. Adhi Karya dengan nilai sebesar 1,161 Milyar.
- h. Tahap IV tahun 2007 APBD I didirikan bangunan diatas dermaga oleh PT. Palem dengan nilai sebesar 3,3 Milyar.
- i. Tahap V tahun 2008 APBD I dilakukan pembangunan Gedung Operasional oleh PT. Dharma Perdana Muda dengan nilai sebesar 15.9 Milyar.

Dari rincian diatas Total anggaran APBD I senilai 28.6 Milyar

2. Tahap kedua yaitu anggaran untuk perbaikan dermaga PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan ialah sebagai berikut:

- a) Anggaran Pemerintah Pusat melalui anggaran Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP berjumlah sebesar 6.197.497.000 Milyar
- b) Anggaran Pemerintah Provinsi Kalimantan Utara 9.000.000.000 Milyar

b. Pelaksana kegiatan pengelolaan PLBL

Berdasarkan Surat Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur, Nomor: 032/7786/BP-II/VIII/2011 tentang Pinjam Pakai PLBL Liem Hie Djung bahwa Pemerintah Provinsi menyerahkan dan meresmikan PLBL untuk dikelola secara optimal oleh Pemerintah Daerah. Kemudian Berdasarkan Keputusan Bupati Nomor 54 tahun 2013 bahwa Pengelolaan PLBL ini dikelola langsung oleh Dinas Perhubungan Pada Unit Pelaksana Teknis PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan.

Hal ini sejalan dengan pernyataan informan Kepala Seksi Kepelabuhanan yang menyatakan bahwa:

“setelah pembangunan PLBL ini dilakukan selanjutnya Pemerintah Daerah membentuk tim fasilitator operasional dermaga yang dimana berdasarkan surat keputusan bupati tahun 2013 bahwa pengelolaan PLBL dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan tepatnya pada UPT PLBL. Jadi berdasarkan Keputusan Bupati tersebut sehingga segala kegiatan yang berlangsung dalam PLBL merupakan bagian dari tanggung jawab UPT sebagai pelaksana pengelolaan PLBL. ”.

Hal ini diperkuat oleh pernyataan Pokja Perencanaan dan Pembangunan yang menyatakan bahwa:

“ PLBL ini merupakan aset provinsi yang diserahkan ke Pemerintah Daerah untuk dikelola secara optimal. Jadi status PLBL ini pinjam pakai. Jadi segala perbaikan yang ada di PLBL ini merupakan tanggung jawab dari Pemerintah Daerah sebagai pihak yang menyanggupi pengelolaan PLBL ini. Kemudian Pemerintah Daerah membentuk Unit Pelaksana teknis PLBL yang merupakan bagian dari Dinas Perhubungan. Untuk menjadi penanggung jawab dalam pengelolaan PLBL itu sendiri”.

Berdasarkan pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa PLBL ini merupakan aset provinsi yang diberikan pada Pemerintah Daerah dengan status pengelolaan pinjam pakai. Oleh sebab itu Pemerintah Daerah sebagai penyanggup pengelolaan PLBL ini menetapkan bahwa pengelolaan PLBL ini akan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan tepatnya pada Unit Pelaksana Teknis PLBL. Sehingga segala bentuk pengelolaan kegiatan operasional dalam PLBL merupakan bagian dari tanggung jawab UPT PLBL.

PLBL ini mulai diresmikan sebagai PLBL Internasional yang mengatur dan melayani lintas batas antar Negara Nunukan-Tawau pada tahun 2010. Jadi, sejak tahun 2010 PLBL Liem Hie Djung ini telah ditetapkan sebagai Pelabuhan Internasional Peresmian ini dilakukan oleh Gubernur Kalimantan Timur (H.

Awang Faroek Ishak). Untuk mengetahui peresmian PLBL dapat dilihat berdasarkan gambar dibawah ini:



**Gambar. 4.1 Pos Lintas Batas Laut Liem Hie Djung di Resmikan
Gubernur Kalimantan Timur**

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

c. Proses Pengelolaan PLBL yang dilakukan

Menurut Undang-Undang Nomor 6 tahun 2011 tentang Keimigrasian dikatakan bahwa fungsi keimigrasian disepanjang garis perbatasan dilaksanakan di Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI) yaitu pelabuhan, bandara, pos lintas batas, atau tempat lain sebagai tempat masuk dan keluar wilayah Indonesia. Kemudian Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri (Permendagri) Nomor 18 tahun 2007 tentang Standarisasi sarana prasarana dan pelayanan lintas batas antar Negara, pada pasa 1 ayat (2) dijelaskan bahwa disetiap tempat keluar atau masuk wilayah Negara dibangun pos lintas batas tradisional atau pos lintas batas internasional.

Berdasarkan peraturan diatas dijelaskan bahwa digaris perbatasan hendaknya dibangun pos lintas batas baik itu pos lintas batas tradisional maupun pos lintas batas Internasional. kemudian di Pos lintas batas inilah dilaksanakan fungsi-fungsi keimigrasian di PLBL. Oleh sebab itu dalam Pengelolaan PLBL Liem Hie Djung diharuskan adanya pelaksanaan fungsi keimigrasian yang dilakukan. Dalam PLBL itu sendiri terdapat beberapa instansi Pemerintah yang ikut terlibat dalam membantu dan mendukung kelancaran. Salah satunya adalah imigrasi. Hal ini sejalan dengan yang disampaikan informan pokja operasional dan pengawasan yang menyatakan bahwa:

“ada beberapa instansi terkait yang mendukung dalam pengelolaan PLBL salah satunya Imigrasi. Kantor imigrasi ini dilantai 2. Hanya memang belum terlalu berfungsi hal ini dikarenakan pelayanan Internasional Nunukan- Tawau yang masih terhambat hingga saat ini”.

Hal ini juga diperkuat oleh pernyataan kepala UPT yang menyatakan bahwa:

“ di PLBL Liem Hie Djung ini ada beberapa instansi Pemerintah yang turut membantu salah satunya adalah imigrasi”.

Berdasarkan pernyataan diatas dan berdasarkan hasil pengamatan peneliti di Lapangan bahwa, di kantor UPT PLBL Liem Hie Djung tersebut ada beberapa instansi pemerintah yang turut serta membantu dalam menciptakan kelancaran dan kermanan bagi pelintas batas salah satunya adalah imigrasi. jadi imigrasi ini akan difungsikan secara optimal apabila pelayanan lintas batas internasional telah difungsikan sebagaimana mestinya.

Berdasarkan Permendagri Nomor 18 tahun 2007 pada pasal 7 ayat (1) dikatakan bahwa Pengelolaan Pos Lintas Batas Internasional dilakukan oleh Gubernur, dan Gubernur menunjuk Pejabat Pemerintah Provinsi sebagai

administrator Pos Lintas Batas Internasional. Mengacu pada aturan ini bahwa memang Pengelolaan Pos lintas batas laut internasional dilaksanakan oleh Gubernur Kalimantan Timur. Hanya saja Pemerintah Provinsi memberikan kewenangan pada Pemerintah Daerah untuk mengelola PLBL dengan status Pengelolaan Pinjam pakai.

Hal ini sejalan dengan apa yang di sampaikan oleh informan pokja perencanaan dan pembangunan yang menyatakan bahwa:

“PLBL ini merupakan asset provinsi Kalimantan timur yang diserahkan ke Pemerintah Daerah dengan status pengelolaan pinjam pakai. Oleh sebab itu Pemerintah Daerah Kabupaten Nunukan bersedia untuk merealisasikan, menyediakan peralatan pendukung, serta alokasi perawatan dan pemeliharaan asset PLBL ini”.

Hal ini juga sejalan dengan pernyataan Pokja Operasional yang mengemukakan bahwa:

“PLBL ini dibangun berdasarkan Rekomendasi dari sosek malindo Kemudian Pelabuhan PLBL ini dibangun pada tahun 2009 dan dioperasikan sekaligus di resmikan pada tahun 2010 oleh Gubernur Kalimantan Timur (H. Awang Faroek Ishak) untuk dikelola secara maksimal oleh Pemerintah Provinsi sebagai kegiatan lintas pelayaran lokal, regional dan kegiatan pelayaran internasional. Pengoperasian PLBL Liem Hie Djung ini Berdasarkan Surat Gubernur Provinsi Kalimantan Timur bahwa pengelolaan PLBL ini diserahkan kepada Pemerintah Kabupaten Nunukan. Status Pengelolaan yang diberikan ialah sebagai Pinjam Pakai”.

Kemudian diperkuat oleh pernyataan kepala UPT yang menyatakan bahwa:

“ Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur menyerahkan asset PLBL ke Pemerintah Daerah pada tahun 2010 dalam bentuk perjanjian pinjam pakai. Oleh sebab itu segala kerusakan fasilitas PLBL, perawatan dan pemeliharaan Aset PLBL itu merupakan tanggung jawab dari pemerintah Daerah sebagai pihak yang menanggung untuk mengelola PLBL ini.”

Berdasarkan pernyataan diatas, bahwa Pemerintah Daerah sebagai pihak penanggung dalam pengelolaan PLBL Liem Hie Djung ini diharapkan dapat

merealisasikan sekaligus menyediakan fasilitas peralatan pendukung dengan sarana dan prasarana secara lengkap dan memadai dengan pemeriksaan pelayanan lintas batas secara lengkap seperti karantina, imigrasi, bea cukai dan kewanan. Penyediaan sarana prasarana yang lengkap ini diharapkan dapat meningkatkan kewanan dan meminimalisir terjadinya kejahatan lintas batas seperti penyelundupan minuman keras, obat-obatan terlarang dan lain sebagainya. Selain menyediakan sarana dan prasarana, segala kerusakan maupun perbaikan merupakan bagian dari tanggung jawab Pemerintah Daerah sebagai Pihak yang bertanggung jawab dalam pengelolaan PLBL..

Hal ini sejalan dengan pernyataan informan pokja perencanaan yang menyatakan bahwa:

“sebetulnya ini pelabuhan memang diperuntukkan untuk internasional dan sudah menjadi pelabuhan Intenasional. Kenapa pelayanan internasional belum bisa berjalan itu dikarenakan persoalan izin standar kapal yang dimana izin kapal saat ini hanya sampai GT 35. Kalau sarana prasarana di PLBL ini diperuntukkan untuk pelayanan Internasioanal. sehingga pelabuhan ini dilengkapi Karantina, Imigrasi, kewanan Bea Cukai (CIQS), dan adanya X-Ray untuk meningkatkan pengawasan keamanan agar dapat meminimalisir tindak kejahatan seperti pengedaran obat-obatan terlarang dan lain sebagainya”.

Hal ini juga sesuai dengan pernyataan informan Pokja Operasional dan pengawasan bahwa:

“Perencanaan Pengelolaan Pos Lintas batas laut ini sebenarnya diperuntukkan untuk Pelayaran Internasional dan sebenarnya pelabuhan ini sudah dapat dikatakan pelabuhan internasional. Awal mulanya pelabuhan ini dibuka oleh pak robi (kepala Dinas Perhubungan) ia menyatakan bahwa daripada pelabuhan ini belum difungsikan alangkah baiknya dibuka untuk pelayaran lokal antar kecamatan kemudian disusul Pelayaran regional antar kabupaten atau kota. Namun kalau mengacu pada izin yang diberikan PLBL ini memang dibangun untuk Pelayaran Internasional”

Kemudian diperkuat oleh pernyataan kepala UPT yang menyatakan bahwa:

“PLBL Liem Hie DJung ini memang diperuntukkan untuk pelayanan lintas batas internasional sehingga sarana dan prasarana yang tersedia harus lengkap dan terpadu serta harus dilengkapi CIQS, Xray, dan lain sebagainya. Jadi, ketika pelayanan Internasional sudah berjalan maka fungsi-fungsi keimigrasian, karantina dan xray mulai difungsikan”.

Berdasarkan pernyataan dari hasil wawancara diatas dan berdasarkan hasil observasi di Lapangan bahwa, dilihat dari segi sarana prasarana bahwa PLBL Liem Hie Djung ini telah sesuai dengan Permendagri Nomor 18 Tahun 2007 bahwa dalam pengelolaan PLBL harus didukung dengan standarisasi sarana dan prasarana secara lengkap dan terpadu untuk meningkatkan kelancaran dan keamanan. Berdasarkan tujuan awal bahwa PLBL Liem Hie Djung ini difungsikan sebagai pelayanan lintas batas antar Negara Nunukan- Tawau dengan pemeriksaan Pelayanan lintas batas secara lengkap seperti: CIQS, Xray, pihak keamanan dan lain-lain. oleh sebab itu berdasarkan ketersediaan sarana dan prasarana dan Sumber Daya Manusia yang dimiliki dapat dilihat bahwa PLBL ini telah siap dalam memberikan Pelayanan Lintas Batas Internasional karena telah didukung pemeriksaan pelayanan secara lengkap dan terpadu.

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan (sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan, tahun 2018), peneliti mengumpulkan beberapa data prasarana dan sarana pelabuhan pos lintas batas laut Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan sebagai berikut:

1. Prasarana Pelabuhan Pos Liem Hie Djung terdiri atas:
 - a. Dermaga terapung sebanyak 3 unit dengan ukuran 12 x 10 m
 - b. Jembatan penghubungan dermaga konstruksi beton sebanyak 1 unit dengan ukuran 53,25 x 10 m

- c. jembatan fleksibel sebanyak 3 unit dengan ukuran 17,5 x 4 m
 - d. Bangunan gedung operasional yaitu: ruang perkantoran, terminal penumpang dan ruang *utilities* seluas 2.300 m².
 - e. Lapangan parkir atau jalan masuk seluas 2.450 m²
 - f. Gedung mesin genset seluas 96 m²
 - g. Ruang tunggu domestik
 - h. Kedatangan internasional (*International Arrival*)
 - i. Bangunan pos jaga
 - j. Ruangan klinik
 - k. Taman Bacaan Masyarakat
 - l. Kantin
2. Sarana pelabuhan Pos Lintas Batas Laut Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan dapat dilihat sebagai berikut:
- a. Tempat duduk sebanyak 20 set (1 set = 5 kursi)
 - b. Mesin genset 500 Kva sebanyak 1 unit
 - c. Tabung PMK berjumlah 9 buah
 - d. Mesin X-Ray sebanyak 2 unit
 - e. Ac berdiri sebanyak 10 unit
 - f. Televisi sebanyak 3 unit
 - g. Kursi Roda sebanyak 2 unit

Adapun instansi pemerintah yang ikut serta dalam membantu dan mendukung kelancaran dalam kegiatan operasional di Pelabuhan PLBL Liem Hie Djung dapat dilihat sebagai berikut:

1. UPT PLBL Liem Hie Djung
2. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kabupaten Nunukan
3. Bea Cukai
4. Imigrasi
5. Karantina
6. Kepolisian
7. *Search And Rescue* (SAR)

d. Pentingnya pengelolaan PLBL dilakukan

Nunukan sebagai wilayah yang berbatasan langsung dengan negara tetangga Malaysia sehingga di kabupaten ini dijadikan jalur transportasi laut baik orang maupun barang antar dua negara. Oleh sebab itu sehingga pengelolaan PLBL secara optimal itu sangat dibutuhkan. Apalagi wilayah perbatasan bisa menjadi aset berharga salah satunya untuk meningkatkan perekonomian apabila kawasan perbatasan ini dikelola dan ditangani secara optimal. Namun sebaliknya akan menjadi ancaman tersendiri terutama dari segi keamanan apabila wilayah perbatasan ini tidak dikelola secara optimal.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan informan kepala seksi kepelabuhanan dan penunjang keselamatan pelayaran yang menyatakan bahwa:

“PLBL ini penting untuk dikelola karena kawasan perbatasan itu bisa menjadi aset yang menguntungkan jika dikelola dengan baik dan diharapkan dengan adanya PLBL dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat perbatasan. Bukan hanya itu, pengoperasian PLBL ini mendapat dukungan berbagai pihak salah satunya dari Presiden RI (Joko Widodo) yang dimana beliau berkunjung di PLBL Liem Hie Djung pada tanggal 16 Desember 2014 dimana kunjungan ini dilakukan dengan tujuan untuk mempercepat pengoperasian PLBL sebagai Lintas Batas Internasional Nunukan-Tawau”.

Hal ini diperkuat oleh pernyataan kepala UPT yang menyatakan bahwa:

“pengelolaan PLBL sangat diperlukan karena akan berdampak pada peningkatan perekonomian terutama dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat perbatasan. Dengan adanya pengelolaan PLBL ini juga diharapkan mampu menciptakan arus keluar masuk penumpang yang lebih teratur, meningkatkan keamanan bangsa, serta meminimalisir tindak kejahatan seperti pengedaran sabu-sabu dan minuman keras”.

Berdasarkan pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa Pengelolaan itu sangat penting untuk dilakukan. Pengelolaan yang efektif akan berpengaruh pada pelayanan yang efektif pula. Maksudnya ketika pengelolaan PLBL ini telah berjalan dengan optimal akan berdampak pada peningkatan pelayanan yang akan diberikan, arus keluar masuk penumpang maupun barang menjadi lebih teratur, dan dapat meminimalisir terjadinya kejahatan lintas batas seperti penyelundupan minuman keras dan obat-obatan, serta dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat perbatasan dan yang paling penting pelayanan lintas batas Internasional dapat difungsikan sebagaimana fungsinya.

2. Pengorganisasian

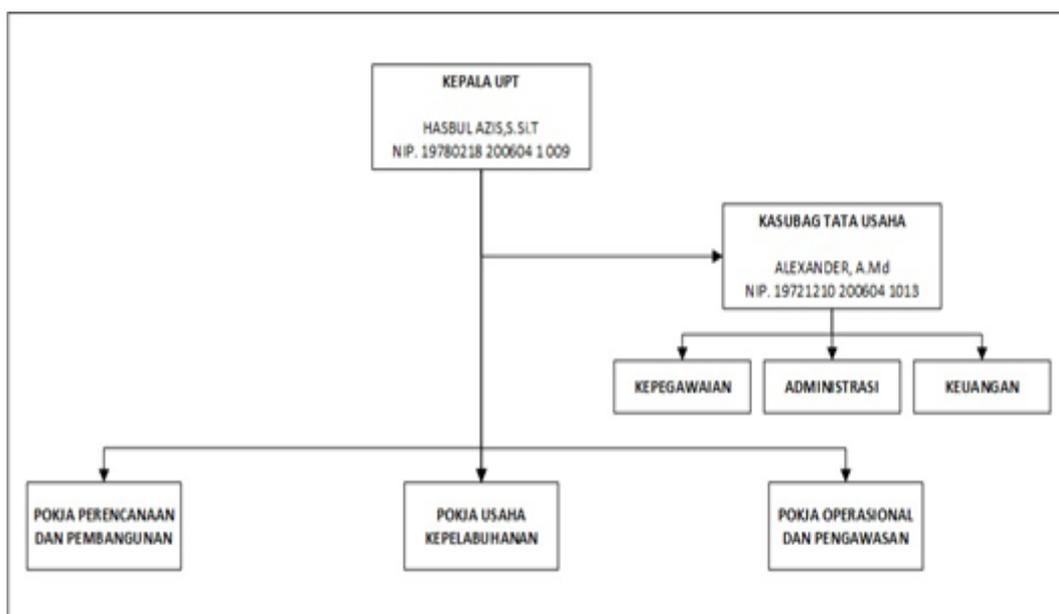
Pengorganisasian merupakan proses kegiatan yang dilakukan dalam penyusunan struktur organisasi, sesuai dengan tujuan-tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Dalam pengorganisasian yang dilakukan di PLBL Liem Hie Djung ini peneliti menekankan pada struktur organisasi UPT PLBL, serta pembagian tugas yang dilakukan guna untuk mencapai tujuan organisasi.

a. Struktur Organisasi UPT PLBL Liem Hie Djung

Struktur organisasi sangat penting bagi suatu organisasi karena dengan adanya struktur organisasi pembagian tugas dan wewenang menjadi lebih jelas serta tiap pegawai dapat memanfaatkan semua kemampuan yang dimiliki untuk mencapai

tujuan berdasarkan visi dan misi yang telah ditetapkan. Adapun struktur organisasi di UPT PLBL dapat dilihat pada gambar dibawah ini:

Gambar 4.2 Struktur Organisasi UPT PLBL Liem Hie Djung



Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Berdasarkan struktur organisasi dapat dilihat bahwa struktur organisasi di PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan terdiri atas Kepala UPT, kemudian kasubag TU yang terbagi atas 3 yaitu: Kepegawaian, Administrasi dan Keuangan, selanjutnya ada 3 program kerja yaitu 1) Pokja Perencanaan dan pembangunan, 2) Pokja usaha kepelabuhanan dan 3) pokja operasional dan pengawasan.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan informan kasubag TU yang menyatakan bahwa:

“ struktur organisasi dalam PLBL terdiri atas, kepala UPT (pak hasbul) kasubag TU, dan ada 3 pokja yaitu pokja perencanaan, pokja operasional, dan pokja kepelabuhanan”.

Adapun data kepegawaian baik data pegawai negeri sipil dan honorer dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.1. Data Pegawai Negeri Sipil UPT PLBL

No	Nama	Jabatan
1	Hasbul Azis, S. Si. T NIP. 19780218.2006.04.1.009	Kepala UPT
2	Alexander. A. Md NIP. 19721210.200604.1.013	Kasubag TU
3	Kamaruddin A.Md NIP. 19700302.200701.1.029	Pokja Operasional dan Pengawasan
4	Mulyadi Muchtar, Se NIP. 19790418.200902.1.001	Pokja Perencanaan dan Pembangunan
5	Syahril NIP. 19830720.201212.1.004	Koordinator Cleaning Service
6	Anzar Musafar Amin, A.Md NIP19760811.201001.1.006	Danru
7	Muhammad Said Alwi A.Md NIP. 19790714.201001.1.007	Danru
8	Robert Toya NIP. 1920318.200604.1.005	Danru

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Tabel 4.2 Data Pegawai Honorer UPT PLBL

HONORER		PORTIR	
STAF TU		1	ASKAR
1	VENNY JAURNY M	2	FERDY
2	SINTA PURWASIH, SP	3	MUHAMMAD YANI
3	MUHAMMAD HAIRUDDIN	4	YUSRAN
4	HARI SUBIANTO	PENJAGA MALAM	
INFORMASI		1.	UDIN
RETRIBUSI		CLEANING SERVICE	
1	IMANSARI EKA SAFITRI	1	SEBASTIANUS YUSTINUS STANLY IBI
2	FINCE PAULINA	2	JULIANA WUA
SHIFT 1 (SATU)		3	KEWA
1	MARTHINUS TAMBING,SE	4	KLARA NEBO BOTUN
2	SAINUDDIN	5	LUSIA BULU BEDA
3	FIRDAUS	6	MARTHA TADA LEREK
4	FARHAN	7	PETRONELA MAING
5	MASKUR	8	SARLOTA PAULUS
6	SANGKAN BUANA	9	YOHANES SABON LIAN
7	JASMIN SIRURU	MOTORIS & ABK	
		1	AMRANSYAH
		2	ASRIADI AMPO
		3	MUHAMMAD YUNUS
		4	MUHAMMAD AKBAR

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

b. Pembagian Tugas

Pembagian tugas yang dilakukan di PLBL ini sudah diatur berdasarkan Peraturan Bupati Nomor 54 tahun 2013 tentang Pembentukan Susunan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pos Lintas Batas Laut Liem Hie Djung pada Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan. Hal ini diperkuat oleh pernyataan pokja Operasional dan pengawasan yang menyatakan bahwa:

“Tugas dan fungsi PLBL ini sudah diatur dalam Peraturan Bupati tahun 2013 yang dimana struktur organisasi tersebut dimulai dari kepala UPT, kepala Sub Bagian Tata Usaha, kemudian ada program kerja yang terbagi atas 3 yaitu pokja pengorganisasian, perencanaan, dan Kepelabuhanan”.

Pengorganisasian ini merupakan suatu cara yang dilakukan dalam kegiatan organisasi, dimana seorang pemimpin harus mampu mengkoordinasikan sumber daya dan sumber dana yang dimiliki dapat dimanfaatkan untuk mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien. Pembagian kerja yang dilakukan tidak asal-asalan melainkan harus sesuai dengan kemampuan pegawai. Hal ini senada dengan pernyataan informan kepala upt yang menyatakan bahwa:

“segala bentuk kegiatan yang dilakukan ini semata-mata untuk mengusahakan dan mengendalikan pelayanan kepelabuhanan di PLBL. Pembagian tugas yang dilakukan juga bukan asal-asalan tapi disesuaikan dengan kemampuan-kemampuan yang dimiliki pegawai. Namun sementara ini kami mengusulkan untuk perampingan struktur. Karena bisa dilihat saat ini jumlah pegawai honorer sangat banyak. Bisa dikatakan lebih banyak pegawai dibandingkan dengan pekerjaan. Hal ini kalo dibiarkan terus menerus akan menyebabkan penurunan kinerja yang mengakibatkan banyak pegawai yang tidak produktif.

perencanaan perampingan struktur ini diperkuat oleh pernyataan informan kasubag TU yang menyatakan bahwa:

“ struktur organisasi yang ada saat ini sangat luas sehingga terjadi kesenjangan antara jumlah pegawai dengan pekerjaan ada jabatan tetapi tidak ada pekerjaan.

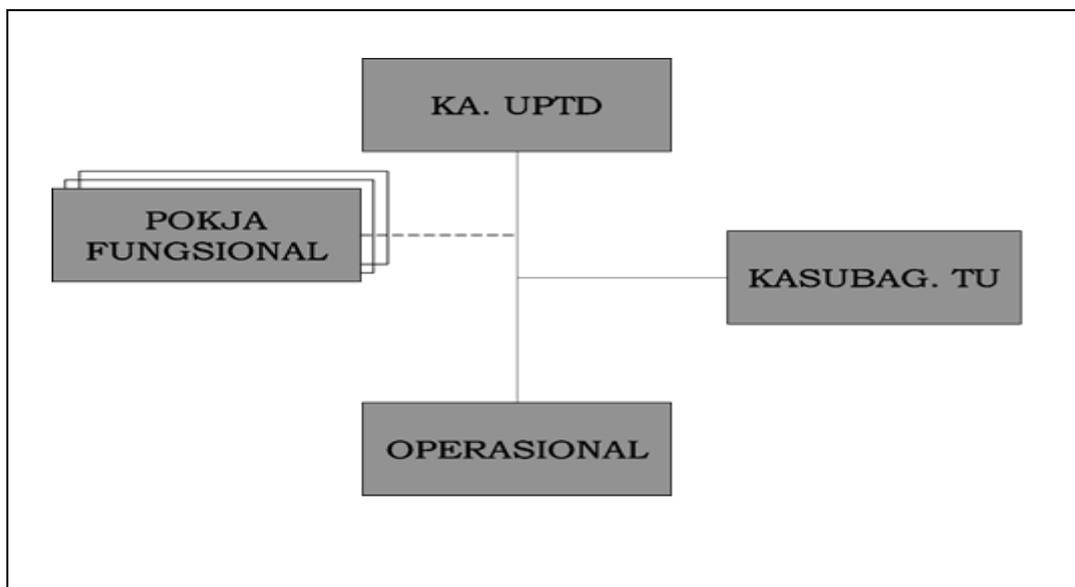
Oleh sebab itu pihak UPT PLBL Liem Hie Djung ini mengajukan usulan perampingan struktur kepada Bupati Nunukan sekiranya dapat di pertimbangkan. Perampingan ini juga dilakukan agar setiap pekerjaan yang dilakukan harus menghasilkan output yang kongkrit dan terukur secara kuantitatif serta menggunakan metode kerja yang jelas dan pekerjaan yang dilakukan tidak boleh berisi deskripsi yang bersifat agregat dari beberapa pekerjaan dengan hasil beragam. Atas dasar itulah sehingga diadakan usulan perampingan struktur di UPT PLBL Liem Hie Djung”.

Pernyataan perampingan struktur ini didukung oleh pernyataan Pokja Operasional dan Pengawasan yang menyatakan bahwa:

“memang ada usulan perampingan struktur, akan tetapi perampingan ini belum mendapat izin atau SK dari bupati. Jadi, sampai saat ini masih menggunakan struktur organisasi yang lama”.

Berdasarkan pernyataan diatas dapat dilihat bahwa memang ada usulan perencanaan perampingan struktur. Tujuan dari perampingan struktur ini agar jumlah pegawai seimbang dengan jenis pekerjaan yang akan dilakukan. Saat ini di UPT PLBL dinilai lebih banyak pegawai dibandingkan jenis pekerjaan apabila ini dibiarkan secara terus menerus akan berdampak pada menurunnya produktifitas pegawai. Akan tetapi, dikarenakan usulan perampingan ini belum mendapat persetujuan dari Pemerintah Kabupaten Nunukan hingga saat ini UPT PLBL Liem Hie Djung masih menggunakan struktur organisasi yang lama. Adapun struktur organisasi yang lama terdiri atas kepala UPT, Kasubag TU, pokja perencanaan dan pembangunan, pokja usaha kepelabuhan, dan pokja operasional dan pengawasan.

Adapun usulan struktur organisasi dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar. 4.3 Usulan Perampingan Struktur Organisasi

PLBL Liem Hie Djung

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Berdasarkan Peraturan Bupati salah satu tugas dan fungsi Kepala UPT PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan antara lain:

1. Tugas pokok adalah memelihara kelancaran dan ketertiban pelayanan kapal dan barang serta kegiatan pihak lain sesuai dengan sistem dan prosedur pelayanan jasa kepelabuhanan yang telah ditetapkan
2. Fungsi adalah pelaksanaan kebijakan teknis pengaturan, pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan dan pemberian jasa kepelabuhanan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Berdasarkan Surat Perintah Tugas Nomor 550/008/UPT.PLBL-NNK/III/2018 tanggal 01 Maret 2018 bahwa ada pembagian tugas yang dilakukan mulai dari Pos 1 hingga penumpang naik di *Speed Boat*. Sehingga segala bentuk kegiatan yang

dilakukan di UPT PLBL itu sendiri bukan pembagian tugas yang asal-asalan melainkan telah sesuai dengan aturan serta jenis pekerjaan yang dilakukan berdasarkan kemampuan yang dimiliki oleh setiap pegawai.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan informan Kasubag TU yang menyatakan bahwa:

“kegiatan yang dilakukan mulai dari pos 1 hingga penumpang tiba di dermaga ada pembagian tugas yang dilakukan. untuk pokja operasional itu sendiri bertugas untuk membantu pengawasan dan mendata segala kegiatan operasional kepelabuhanan. Untuk penarikan retribusi ada petugas yang menjaga retribusi, baik untuk retribusi tambat, penumpang serta pengantar, selanjutnya dari retribusi yang diterima dibuatkan laporan dalam bentuk harian, bulanan dan tahunan. Kemudian ada petugas yang berada di sumber informasi itu tugasnya untuk memberikan informasi mengenai keberangkatan dan ketibaan kapal. Untuk mengarahkan penumpang untuk menuju dermaga.

Untuk mengetahui uraian tugas yang dilakukan di PLBL dapat dilihat sebagai berikut:

- a. bertugas untuk membantu pengawasan di pintu masuk pelabuhan,
- b. membantu pemungutan retribusi di pintu masuk pelabuhan, baik itu retribusi parkir, penumpang, pengantar maupun tambat labuh kapal
- c. mengatur kelancaran arus lalu lintas pintu masuk pelabuhan PLBL
- d. membantu pengawasan embarkasi dan debarkasi di dermaga
- e. membantu menjaga ketertiban dan keamanan di ruang tunggu kedatangan penumpang baik itu lokal maupun regional
- f. memeriksa tiket dan boarding penumpang
- g. melakukan pengawasan pada barang bawaan penumpang
- h. mendata keberangkatan dan ketibaan *speed boat*
- i. membantu proses keberangkatan kapal atau *speed boat*

- j. melakukan patroli keliling setiap 4 jam secara bergilir. Kegiatan ini dilakukan mulai dari jam 18.00 hingga 06.00 wita.
- k. Mengecek kelayakan sarana dan prasarana PLBL
- l. memeriksa dokumen-dokumen kapal seperti: Surat kecakapan Kapal dan Sertifikat kapal
- m. Memeriksa kapasitas penumpang

Berdasarkan penjelasan yang telah dikemukakan diatas, dapat dilihat bahwa segala bentuk pembagian tugas yang dilakukan di UPT PLBL Liem Hie Djung ini telah diatur berdasarkan Peraturan Bupati. Dan segala kegiatan yang dilakukan mulai dari Pos 1 hingga ke Dermaga merupakan bagian dan tanggung jawab UPT PLBL guna untuk menciptakan alur keluar masuk penumpang maupun barang menjadi lebih teratur.

3. Penggerakkan

Untuk mewujudkan misi yang diperjuangkan oleh Pemerintah Kabupaten Nunukan khususnya pada Dinas Perhubungan (DISHUB) yaitu untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan pengelolaan jasa Perhubungan yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah yang mampu mendukung pemulihan perekonomian Nasional, khususnya dibidang perairan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP) maka, UPT Pelabuhan atau Dermaga sebagai salah satu simpul transportasi dianggap perlu untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas serta kinerja dalam pelayanan terhadap masyarakat dan pengguna jasa pelabuhan atau dermaga.

Sebagaimana yang diungkapkan oleh informan kepala UPT yang menyatakan bahwa:

“Sebagai Kepala UPT Liem Hie Djung terus terang untuk menggerakkan orang-orang itu tidaklah mudah agak sulit untuk menyatukan visi, apalagi di UPT ini kita memiliki pegawai yang cukup banyak. Akan tetapi, usaha-usaha untuk meningkatkan kualitas kinerja pegawai tentu tetap kami lakukan. Misalnya dengan memberikan pemahaman, arahan, serta bimbingan untuk meningkatkan kualitas pelayanan. “

Pengelolaan PLBL Liem Hie Djung di Kabupaten Nunukan sangat penting untuk diterapkan secara optimal terutama mengenai manajemen terhadap kebijakan perbatasan Indonesia. Hal ini bertujuan agar pengelolaan wilayah perbatasan bisa menjadi lebih efektif. Kerjasama yang bersinergis antara dinas perhubungan dan pihak-pihak lain yang turut berperan dalam pengelolaan PLBL harus terus dilakukan. Agar PLBL yang saat ini masih terhambat dalam pelayanan Internasional bisa difungsikan sebagaimana mestinya.

Hal ini sesuai dengan pernyataan kepala UPT PLBL menyatakan bahwa:

“Pos Lintas Batas Laut Liem hie Djung merupakan salah satu simpul Transportasi yang saat ini dijadikan sebagai tempat utama Perpindahan Barang dan penumpang ke berbagai pulau yang ada di wilayah Kalimantan Utara dengan pelayanan Penyeberangan menggunakan angkutan Penyeberangan *speedboat* dan Kapal motor. Sejauh ini UPT PLBL Liem Hie Djung baru memberikan pelayanan lokal dan regional saja, untuk pelayanan Internasional lintas batas masih belum berjalan. Meskipun demikian, kami tetap mengusahakan agar kiranya pelayanan lintas batas internasional Nunukan-Tawau dapat difungsikan secepatnya. Sementara ini, kami mengusulkan perbaikan-perbaikan fisik yang dijadikan wacana oleh Pemerintah Daerah. Jadi, kita masih menunggu keputusan. yang perlu diingat bahwa aset PLBL ini merupakan aset Provinsi bukan aset Daerah statusnya Pinjam pakai untuk dioperasikan oleh Pemerintah Kabupaten. Jadi segala perawatan dan pemeliharaan Asset PLBL, penyediaan peralatan dan perlengkapan operasional PLBL merupakan tanggung jawab dari Pemerintah Kabupaten”.

Adapun lokasi aktifitas lintas Penyeberangan dapat dilihat pada peta berikut ini :



- KETRANGAN :
-  LINTAS PENYEBERANGAN ANTAR NEGARA
 -  LINTAS PENYEBERANGAN ANTAR KAB. KOTA DALAM PROVINSI
 -  LINTAS PENYEBERANGAN ANTAR KECAMATAN DALAM KABUPATEN

Gambar 4.4 Peta Lokasi Lintas Penyeberangan

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Pada peta diatas dapat dilihat bahwa arah pengembangan pelayanan pelayaran yang akan datang telah di rencanakan akan melayani lintas Penyeberangan Nunukan – Tawau (Malaysia). Jarak tempuh pelayaran PLBL Liem Hie Djung Nunukan - Tarakan 70 mill, PLBL Liem Hie Djung Nunukan –Tanjung Selor 109 mill , PLBL Liem Hie Djung Nunukan – pangkalan jauhari 32 mill, PLBL Liem Hie Djung Nunukan – Sebuk 60 Mill. Armada Penyeberangan yang beroperasi pada PLBL LIEM HIE DJUNG saat ini adalah armada Penyeberangan *speed boat* dan kapal motor.

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan, peneliti mendapatkan bahwa ada beberapa data kegiatan operasional kepelabuhanan dan pelayaran di Pelabuhan PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan yaitu kegiatan operasional kapal baik pelayaran lokal antar kecamatan maupun kegiatan regional antar kabupaten atau kota.

Hal ini diperkuat oleh pernyataan informan Pokja Operasional dan Pengawasan yang menyatakan bahwa:

“kegiatan operasional kepelabuhanan dan pelayaran PLBL Liem Hie Djung saat ini hanya melakukan kegiatan operasional dalam memberikan pelayanan lokal dan regional. Untuk pelayaran regional kurang lebih 12 speedboat yang beroperasi tujuan Tarakan dan Tanjung Selor dan untuk pelayaran lokal sangat banyak kapal yang beroperasi. Kapal yang beroperasi ini juga masih sangat kurang. Apalagi pada saat musim-musim penumpang. Sebenarnya kita sudah membicarakan pada agen agar bisa menyediakan atau menambah armada untuk mengantisipasi musim penumpang. Akan tetapi menyediakan armada tambahan itu sangat susah membutuhkan dana yang cukup besar.

Hal senada juga diungkapkan informan masyarakat yang menyatakan bahwa:

“biasanya kalau musim-musim mudik jumlah penumpang memang meningkat jauh berbeda dengan hari-hari biasa. Kalau hari-hari biasa palingan penumpang hanya beberapa saja bahkan banyak kursi yang kosong. Tapi, pada saat liburan arus mudik sangat tinggi bahkan terkadang *speedboat* yang ditumpangi melebihi kapasitas. Saya mengalami kelebihan kapasitas penumpang Bahkan saya dan beberapa penumpang lainnya pernah duduk diluar dikarenakan penumpang melebihi kapasitas kapal. Namun, semenjak terjadinya insiden kapal tenggelam hal ini sudah tidak pernah ditemui lagi. Bahkan dari segi keamanan juga lebih diperhatikan. Seperti penumpang diwajibkan memakai pelampung, duduk sesuai dengan nomor yang tercantum ditiket. Seharusnya untuk mengantisipasi arus mudik agen baiknya menambah jumlah armada. Karena kalau musim penumpang *speed* yang beroperasi tidak mencukupi sementara kita sebagai masyarakat sangat membutuhkan. Kadang kita kan kejar jadwal pesawat ditarakan seandainya speed ini bermasalah atau kelebihan penumpang otomatis keberangkatan jadi terhambat bahkan bisa jadi ketinggalan pesawat. Hal-hal seperti inilah yang seharusnya bisa jadi bahan masukan”.

Berdasarkan pernyataan diatas, dapat disimpulkan bahwa kegiatan operasional di PLBL ada dua yaitu pelayanan regional dan lokal. Pelayanan regional yaitu memberikan pelayanan pelayaran antar kota atau kabupaten kurang lebih ada 12 kapal yang beroperasi, sementara pelayanan lokal memberikan pelayanan antar kecamatan. Kapal atau *Speed Boat* yang beroperasi di PLBL Liem Hie Djung ini dinilai masih kurang apalagi pada saat musim mudik jumlah armada yang tersedia tidak seimbang dengan banyaknya penumpang yang ada. Apabila pada musim mudik ini tidak bisa teratasi maka akan berdampak pada keterlambatan keberangkatan, dan kelebihan kapasitas. Oleh sebab itu, perlu dilakukan antisipasi pada musim mudik atau penumpang agar kapal yang beroperasi mampu memberikan pelayanan pada seluruh lapisan masyarakat. Mengingat pada musim-musim tertentu seperti; lebaran idul fitri, lebaran idul adha, imlek dan hari besar lainnya arus keluar masuk penumpang jauh lebih tinggi dibandingkan dengan hari-hari biasa.

Dilihat dari permasalahan diatas, diharapkan agar dari pihak agen sebaiknya mampu menyiapkan speed tambahan untuk mengantisipasi terjadinya arus mudik yang cukup besar dengan tetap mempertimbangkan aspek keamanan dan kenyamanan. Dengan adanya speed tambahan ini diharapkan mampu memberikan pelayanan pelayaran pada seluruh lapisan masyarakat dan mengurangi terjadinya kelebihan kapasitas.

Adapun data armada Penyeberangan regional dan lokal yang beroperasi di Pelabuhan PLBL Liem Hie Djung saat ini dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel. 4.3 Data armada lintas penyeberangan Nunukan ke Tarakan

No	Nama Armada	Tujuan
1	SB. Dewa Sebakis	Tarakan
2	SB. Tri Putri	Tarakan
3	SB. DC'10	Tarakan
4	SB. Minsen	Tarakan
5	SB. Sadewa Gemilang	Tarakan
6	SB. Malindo	Tarakan
7	SB. Neo Sadewa	Tarakan

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Tabel. 4.4 Data armada lintas penyeberangan Nunukan ke Tanjung Selor

No	Nama Armada	Tujuan
1	SB. Dua Putra Express	Tanjung Selor
2	SB. Gembira Express	Tanjung Selor

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Tabel. 4.5 Data armada lintas penyeberangan Nunukan ke Sebakis

No	Nama Demaga	Tujuan
1	SB. Bombay 1	Sebakis
2	SB. Bombay 2	Sebakis
3	SB. Bombay 3	Sebakis
4	SB. Norman	Sebakis
5	SB. Salsabila	Sebakis
6	SB. Syamsidar	Sebakis
7	SB. Arafah	Sebakis

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Tabel 4.6 Data armada lintas penyeberangan Nunukan ke Sebuku

No	Nama Dermaga	Tujuan
1	SB. Online	Sebuku
2	SB. Ferdo	Sebuku
3	SB. Tauhid	Sebuku
4	SB. Sinar Nunukan	Sebuku
5	SB. Bombay	Sebuku
6	SB. Dua Putra JR	Sebuku
7	SB. Amelia Star 2	Sebuku
8	SB. Nirwana	Sebuku
9	SB. Munira	Sebuku
10	SB. Munira 2	Sebuku
11	SB Restika	Sebuku
12	SB. Vianna	Sebuku
13	SB. Sinar Tanete	Sebuku
14	SB. Polman	Sebuku
15	SB. Maros	Sebuku
16	SB. Tri Wahyuni	Sebuku
17	SB. Zacky	Sebuku
18	SB. Fadlina	Sebuku
19	SB. Nunukan Jaya	Sebuku
20	SB. Amelia Star	Sebuku
21	SB Syafiqah	Sebuku
22	SB. Hazrie	Sebuku
23	SB. Ariras	Sebuku
24	KM. Tony	Sebuku
25	SB. Bulungan Putra	Sebuku
26	SB. Meteor	Sebuku
27	SB. Farid Putra	Sebuku
28	SB. Reskiana	Sebuku
29	SB. Maros 5	Sebuku
30	SB Putra Said	Sebuku
31	SB. Putra Said 2	Sebuku
32	SB. Putra Said 3	Sebuku
33	SB. Bulungan Putra 3	Sebuku
34	SB Megaria	Sebuku

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Tabel. 4.7 Data armada lintas penyeberangan Nunukan tujuan Binalawan

No	Nama Armada	Tujuan
1	KM. Harapan Baru	Binalawan
2	KM. Eka Yuliani	Binalawan

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Tabel. 4.8 Data armada lintas penyeberangan Nunukan tujuan Seruyung

No	Nama Armada	Tujuan
1	SB. Jamilah 1	Seruyung
2	SB. Jamilah 2	Seruyung

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Adapun data kegiatan operasional keberangkatan dan ketibaan di Pelabuhan PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan pada Bulan Januari hingga Desember 2017 dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel. 4.9 Data Operasional Keberangkatan

No	Nama Kapal <i>Speed Boat</i>	Kapasitas penumpang	Data keberangkatan		
			Trip	Penumpang dewasa	Penumpang anak-anak
A	Lintasan Nunukan- Tarakan				
1	SB. Dewa Sebakis	60	344	13.536	677
2	SB. Tri Putri	54	365	10.346	973
3	SB. DC.10	34	337	7.759	640
4	SB. Minsen	40	327	8.581	1.047
5	SB. Sadewa Gemilang	60	309	14.666	1.173
6	SB. Malindo	48	335	9.502	639
7	SB. Neo Sadewa Mandiri	40	206	6.652	520
8	SB. Sadewa Lestari Eksekutif	60	34	1.366	108
9	Armada tambahan (Speed Boat) tidak dalam trayek	-	51	355	76
Jumlah		-	2.308	72.763	5.853
B	Lintasan Nunukan-Tanjung Selor				
1	SB. 2 Putra Express	40	37	1.186	76
2	SB. Sadewa Ekspres 3	55	36	1.141	125
Jumlah			73	2.327	201
Jumlah A+B			2.381	75.090	6.054

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Tabel. 4.10 Data Operasional Ketibaan

No	Nama Kapal Speed Boat	Kapasitas Penumpang	Ketibaan		
			Trip	Jumlah Penumpang Dewasa	Jumlah penumpang anak-anak
A	Lintasan Tarakan-Nunukan				
1	SB. Dewa Sebakis	60	344	9.017	812
2	SB. Tri Putri	54	365	11.492	490
3	SB. Dc.10	34	337	8.657	864
4	SB. Minsen	40	327	10.066	332
5	SB.Sadewa Gemilang	60	309	13.369	950
6	SB. Malindo	48	335	9.966	593
7	SB. Neo Sadewa Mandiri	40	206	6.275	514
8	SB. Sadewa Lestari Eksekutif	60	34	1.201	110
9	Armada tambahan	-	42	699	43
Jumlah		-	2.299	61.725	4.708
B	Lintasan Tanjung Selor- Nunukan				
1	SB. 2 Putra Express	40	33	932	85
2	SB Gembira Express 3	55	40	1.014	84
Jumlah			73	1.946	169
Jumlah A+B			2.372	63.671	4.877

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Berdasarkan jumlah produksi angkutan penumpang diatas, maka sangat jelas bahwa PLBL Liem Hie Djung masih perlu adanya peningkatan pengembangan pelayanan berupa sarana prasarana yang mendukung terkait pelayanan publik transportasi, mengingat Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang di hasilkan oleh PLBL Liem Hie Djung sesuai dengan target yang di bebaskan setiap tahun nya. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Muhammad Sayyiid Ali Selaku Pemungut Retribusi yang menyatakan bahwa:

“pemungutan retribusi ini diberlakukan kurang lebih selama 2 tahun semenjak diberlakukannya Peraturan Bupati tahun 2015. Untuk penetapan tarif retribusi ini diusulkan oleh Dinas Perhubungan, kemudian di ajukan pada Pemerintah Daerah dan Pemerintah Daerah yang menyetujui. Untuk retribusi ini Alhamdulillah tiap

tahun mengalami kenaikan, hanya kenaikan ini tidak signifikan. Jadi dari retribusi yang diterima ini diserahkan kembali ke Pemerintah Daerah untuk dikelola kembali untuk meningkatkan Pendapatan Anggaran Daerah untuk pembangunan infrastruktur Daerah. Jadi dari penarikan retribusi ini kami tetap membuat laporan, baik laporan harian, bulanan maupun tahunan. Dari laporan inilah kemudian nanti akan dievaluasi tentang sejauh mana perkembangan pengelolaan PLBL itu sendiri. Intinya setiap kegiatan yang kita lakukan selalu ada laporan pertanggung jawaban”.

Adapun data retribusi PLBL Liem Hie Djung pada tahun 2017 dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel. 4.11 Retribusi PLBL Liem Hie Djung 2017

No	Bulan	Retribusi						Total
		Penumpang (2000)	Pengantar (1000)	Tambat GT 7 – 35	Tambat 1 -6	Motor (1000)	Mobil (2000)	
1	Januari	6.880.000	1.764.000	-	-	3.137.000	2.236.000	23.133.000
2	Februari	5.638.000	1.353.000	-	-	2.508.000	2.508.000	18.255.000
3	Maret	7.351.000	1.667.000	-	-	2.278.000	2.278.000	22.887.000
4	April	6.910.000	1.862.000	145	127	2.442.000	2.442.000	24.155.000
5	Mei	8.951.000	2.276.000	232	147	3.307.000	3.307.000	31.516.000
6	Juni	4.747.000	1.302.000	121	59	1.718.000	1.718.000	16.551.000
7	Juli	11.491.000	2.000.000	251	142	4.583.000	4.583.000	38.133.000
8	Agustus	6.553.000	1.484.000	171	70	3.069.000	3.069.000	22.829.000
9	September	7.573.000	1.525.000	165	60	2.948.000	2.948.000	24.423.000
10	Oktober	8.369.000	1.172.000	206	41	3.960.000	1.862.000	27.859.000
11	November	7.986.000	972.000	189	20	3.646.000	1.959.000	26.498.000
12	Desember	8.737.000	1.080.000	187	18	3.869.000	2.191.000	28.765.000
Jumlah Total		91.186.000	18.457.000	1.667	684	37.465.000	31.101.000	305.004.000

Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Berdasarkan hasil wawancara dan data retribusi diatas, maka dapat dilihat bahwasannya penarikan retribusi dalam PLBL ini baru berjalan selama kurang lebih 2 tahun yaitu semenjak diberlakukannya Peraturan Bupati tahun 2015. Adapun retribusi yang dikenakan ialah retribusi parkir, penumpang, pengantar

serta tambat kapal labuh. Retribusi yang dihasilkan di PLBL ini tiap tahun mengalami peningkatan meskipun dalam peningkatan tersebut tidak signifikan.

Menurut priyono (2014:3) menyatakan bahwa, dalam manajemen ilmiah peranan manajer dalam menggerakkan sangat penting untuk meningkatkan produktivitas kinerja yang akan dihasilkan. Hal ini sesuai dengan pendapat informan pokja perencanaan dan pembangunan ia menyatakan bahwa”

“ sejauh ini peran kepala UPT PLBL dalam Menggerakkan seluruh daya yang dimiliki baik itu dari segi Sarana prasarana maupun sumber daya manusia sudah optimal. Dengan melakukan pembagian kerja yang terspesialisasi. Hal ini dapat dibuktikan dengan SDM di PLBL ini sudah memadai bahkan telah dilakukan study banding di Batak Sekupat. Dengan segala daya dan dana dimiliki ini kami manfaatkan seefektif mungkin. Sehingga PLBL Liem Hie Djung ini dapat difungsikan bukan hanya sebatas memberikan pelayanan lokal dan regional tetapi pelayanan Internasional dapat segera direalisasikan. Sementara ini kami telah mengusulkan agar surat izin dari kementerian kelautan dapat direvisi sehingga kapal diatas GT 35 dapat berlabuh dipelabuhan PLBL Liem Hie Djung

Adapun alur pelayanan penumpang domestik regional dapat dilihat sebagai berikut:



Gambar 4.5 Alur Pelayanan Penumpang Domestik Regional

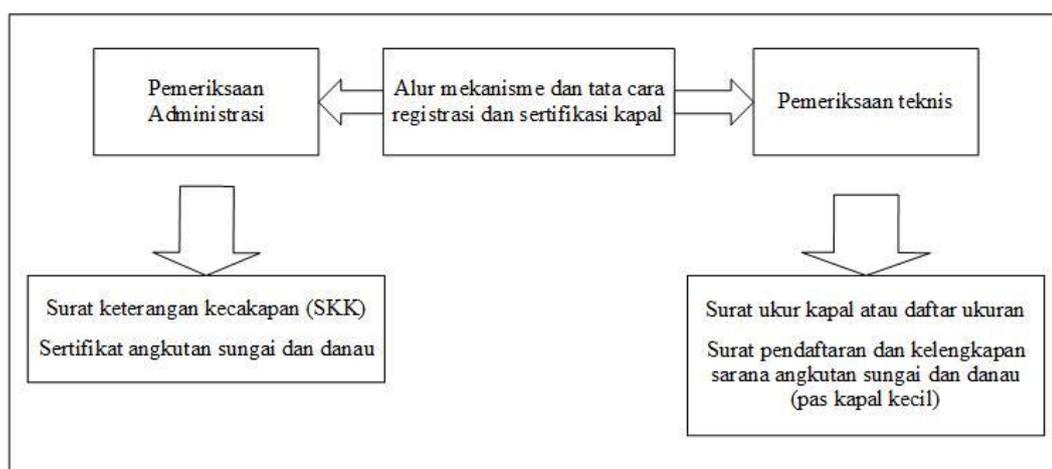
Sumber: UPT PLBL Liem Hie Djung

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan bahwa setiap kapal yang berlabuh di PLBL ini ada pemeriksaan kelengkapan Dokumen-Dokumen hal ini dipertegas oleh pernyataan informan Pokja Pengorganisasian dan Pengawasan yang menyatakan bahwa:

“Setiap kapal yang akan berangkat harus diperiksa dokumen-dokumen kapal baik berupa surat keterangan kecakapan (SKK) dan sertikat angkutan sungai dan danau, termasuk pas kecil, pas ukur, serta pas tahunan. Kemudian dalam pendaftaran sertifikat kapal itu tidak bisa ada nama kapal yang sama dalam satu Indonesia. Apabila ada nama kapal yang sama otomatis akan tertolak sehingga nama kapal harus diganti”.

Berdasarkan pernyataan diatas, dapat dilihat bahwa, setiap kapal yang berlabuh di Pelabuhan PLBL Liem Hie Djung akan dilakukan pemeriksaan dokumen-dokumen kapal. Apabila terdapat kapal yang tidak memiliki Surat keterangan kecakapan dan sertifikat kapal maka, Dinas Perhubungan berhak untuk tidak memberikan izin berlayar.

Adapun alur mekanisme dan tata cara registrasi dan sertifikasi kapal dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar. 4.6 Alur Mekanisme Tata Cara Registrasi dan Sertifikasi Kapal

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan

Berdasarkan hasil Wawancara dan hasil observasi dapat disimpulkan bahwa dalam pendaftaran sertifikat kapal itu tidaklah mudah karena dalam satu Indonesia tidak diperbolehkan ada nama kapal yang sama. Apabila terdapat ada nama kapal yang sama maka akan secara otomatis tertolak. disystem yang ada. Selain itu alur mekanisme pendaftaran sertifikasi kapal ada 2 proses pemeriksaan yang akan dilalui yaitu pemeriksaan administrasi dan pemeriksaan teknis.

4. Pengawasan

Proses pengawasan merupakan bagian yang sangat penting untuk dilakukan dimana peran pemimpin sangat diperlukan untuk mengawasi dan mengendalikan segala tindakan-tindakan yang dilakukan. Pengawasan ini dilakukan agar pemimpin menemukan keseimbangan antara tujuan yang telah ditetapkan dengan proses pencapaian tujuan. Dalam pengelolaan PLBL tentunya ada proses pengawasan yang dilakukan. Baik itu pengawasan langsung dan pengawasan tidak langsung dalam bentuk laporan pertanggung jawaban dan lain sebagainya. Pengawasan yang dilakukan juga berjenjang.

a. Pengawasan langsung

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan peneliti menemukan bahwa, Pengawasan langsung yang dilakukan di PLBL Liem Hie Djung ini dilakukan dengan cara mendatangi dan melakukan pemeriksaan baik itu pemeriksaan secara administratif maupun pemeriksaan lapangan. Hal ini sejalan dengan yang disampaikan oleh informan pokja perencanaan dan pembangunan yang menyatakan bahwa:

“pengawasan langsung di PLBL ini dengan melakukan pemeriksaan lapangan secara rutin, memeriksa kelayakan sarana dan prasarana di PLBL, memeriksa

retribusi jalan apa tidak, kemudian disesuaikan retribusi yang dihasilkan dengan jumlah uang yang dihasilkan. Pengawasan yang dilakukan berfungsi agar semua tindakan yang dilakukan di PLBL sinkron semua”.

Hal ini sesuai dengan pernyataan Kasubag TU yang menyatakan bahwa:

“segala kegiatan yang dilakukan tentu ada proses pengawasan yang kami lakukan terhadap pegawai. Pengawasan langsung yang dilakukan dengan mengawasi dan mengontrol semua fasilitas yang ada di PLBL, disini kita ada namanya pembagian shift pegawai untuk jaga malam diarea PLBL. Petugas jaga PLBL ini bertugas untuk melakukan patroli kesemua area PLBL secara bergilir setiap 2 jam akan diadakan pergantian anggota jaga”.

Hal ini juga diperkuat berdasarkan pernyataan Brigadir Syamsuddin bertugas sebagai pengawasan ketertiban dan keamanan yang menyatakan bahwa:

“Tugas saya selaku kemandirian dan ketertiban disini untuk membersihkan PLBL ini dari calo-calo, menertibkan speed boat yang akan berlabuh dan berangkat, memeriksa surat-surat kapal seperti manifest, surat kecakapan kelayakan kapal meskipun ini bagian dari tugas dishub dan KPLP tapi saya sebagai pengaman tetap wajib ikut berperan dalam melakukan pemeriksaan. apabila surat-surat telah lengkap dan layak jalan maka diizinkan untuk berlayar, akan tetapi meskipun surat-surat lengkap tetapi tidak layak maka saya berwenang untuk tidak memberangkatkan”.

Berdasarkan pernyataan informan diatas, maka dapat dilihat bahwa segala bentuk Pengawasan yang dilakukan di UPT PLBL Liem Hie Djung ini guna untuk meminimalisir terjadinya kesalahan-kesalahan dan kegiatan yang terjadi dilapangan sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan sebelumnya. Pengawasan yang dilakukan di PLBL ini beragam sepertinya pengawasan retribusi, pengawasan sarana dan prasarana, pengawasan kawasan PLBL dengan melakukan patroli mulai dari jam 6 sore hingga jam 6 pagi. Patroli ini dilakukan secara bergilir tiap dua jam sekali diadakan pergantian anggota jaga.

Dalam pengelolaan PLBL itu sendiri tentu terdapat hambatan-hambatan dan kendala. Oleh sebab itulah proses pengawasan ini diperlukan untuk meminimalisir

terjadinya hambatan tersebut. Hal ini sesuai dengan yang disampaikan informan kepala UPT PLBL yang menyatakan bahwa:

“dikarenakan pengoperasian PLBL ini masih belum lama sehingga namanya hambatan-hambatan dan kekurangan pun tidak dapat kami elakkan. Akan tetapi, Alhamdulillah sejauh ini pengelolaan PLBL makin tahun mengalami peningkatan berupa perbaikan sarana prasarana, melengkapi sarana prasarana, menjadikan Pengelolaan PLBL ini menjadi jauh lebih teratur.intinya dalam setiap kegiatan yang dilakukan selalu ada pengawasan, bimbingan dan arahan. Pengawasan ini dilakukan agar kiranya segala kegiatan yang dilakukan selalu sinkron dengan tujuan yang telah ditetapkan diawal. Untuk mencapai ini kami selalu memberikan arahan dan bimbingan kepada pegawai dilapangan agar kiranya selalu memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat.

Berdasarkan data yang peneliti peroleh baik melalui proses wawancara maupun dari hasil pengamatan maka peneliti menyimpulkan bahwa pengawasan itu sangat penting untuk dilakukan agar segala tindakan yang dilakukan sejalan dengan pencapaian tujuan yang ingin dicapai. Selain itu, pengawasan ini dilakukan bukan untuk mencari-cari kesalahan akan tetapi untuk meminimalisir terjadinya kesalahan dan menjadi bahan evaluasi dan masukkan untuk pengelolaan PLBL yang lebih efektif.

b. Pengawasan tidak langsung

Pengawasan tidak langsung ini dilakukan dengan tidak mendatangi dan memeriksa kondisi lapangan akan tetapi pengawasan ini dilakukan dengan jarak jauh. Bentuk pengawasan tidak langsung ini berupa dokumen-dokumen dalam bentuk laporan pelaksanaan pekerjaan, laporan pertanggung jawaban, maupun surat-surat pengaduan.

Adapun bentuk pengawasan tidak langsung yang dilakukan di UPT PLBL Liem Hie Djung ialah laporan pertanggung jawaban yang dilakukan secara berjenjang baik itu dalam bentuk laporan harian, mingguan, bulanan maupun

tahunan. Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh informan pokja perencanaan dan pembangunan yang menyatakan bahwa:

“ setiap pegawai disini dituntut untuk membuat laporan pelaksanaan, laporan pertanggung jawaban yang dilakukan secara berjenjang. Berdasarkan laporan pertanggung jawaban harian, mingguan, bulanan bahkan tahunan inilah kemudian akan di evaluasi dan melakukan perbaikan-perbaikan untuk menghasilkan pengelolaan yang jauh lebih baik lagi”.

Hal ini kemudian diperkuat oleh pernyataan kepala UPT yang menyatakan bahwa:

“setiap anggota di UPT PLBL dituntut untuk memberikan pelaporan mengenai kegiatan yang dilakukan. bentuk-bentuk pelaporan ini seperti melaporkan data retribusi yang dihasilkan dalam setiap tahunnya, data operasional pelabuhan baik data ketibaan maupun data keberangkatan. Dari laporan inilah kami akan mengevaluasi agar kiranya dapat diperbaiki dan menghasilkan pengelolaan yang bersinergis dan optimal.

Berdasarkan pernyataan diatas, dapat diketahui bahwa laporan pelaksanaan kegiatan, dan laporan pertanggung jawaban ini sangat perlu untuk dilakukan. hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa segala kegiatan yang dilakukan baik itu kegiatan retribusi, kegiatan operasional, maupun kegiatan pelaksanaan benar-benar dilaksanakan sebagaimana mestinya. Dan untuk meminimalisir terjadinya kesalahan dalam pencapaian tujuan organisasi

5. Berbagai Macam Persoalan Perbatasan

Menurut madu (2010) menyatakan bahwa, penataan dan pengelolaan wilayah perbatasan pada dasarnya melibatkan tiga tujuan kebijakan politik yang bersinergi yaitu:

- a. kebijakan politik dimestik menyangkut keamanan nasional untuk mempertahankan NKRI dan memanfaatkan potensi perbatasan untuk kesejahteraan umum

- b. kebijakan otonomi daerah guna meningkatkan potensi daerah dalam rangka kesejahteraan masyarakat di daerah perbatasan
- c. memelihara perdamaian dunia berdasarkan prinsip kemerdekaan dan penghormatan terhadap Negara lain.

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan, peneliti menemukan beberapa permasalahan yang terjadi didaerah perbatasan Nunukan – Malaysia diantaranya dapat dilihat sebagai berikut:

1. Perbedaan Tingkat Ekonomi

Perbedaan tingkat ekonomi ini menjadikan banyak Warga Indonesia (Kabupaten Nunukan) memilih bekerja di Negara Tetangga. Jika hal ini dilakukan secara legal, maka akan ada perlindungan hukum bagi tenaga kerja Indonesia atau bagi pelintas batas. Akan tetapi terlalu timpangnya kondisi ekonomi, rendahnya tingkat pendidikan dan kurangnya lapangan pekerjaan yang tersedia di Indonesia mendorong banyaknya tenaga kerja ilegal. Situasi ini banyak terjadi dikarenakan tawaran gaji yang ditawarkan Negara Tetangga lebih besar dibandingkan di Negeri sendiri. Oleh sebab itu pengelolaan yang efektif sangat diperlukan untuk meningkatkan kesejahteraan dan keamanan bagi masyarakat perbatasan.

Hal ini diperkuat oleh pernyataan informan masyarakat (aco) yang menyatakan bahwa:

“saya merantau dimalaysia sudah cukup lama sudah hampir 10 tahun, orang tua juga sudah menetap disana. Alasan merantau yah karena ingin memperbaiki perekonomian karena kalau di Malaysia kan gajinya lebih tinggi jika dibandingkan dengan Indon. Hanya itu kita masih ilegal belum punya surat izin yang resmi. Jadi kalau jalan kemana-kemana harus berhati-hati takut kedatangan polis Malaysia”.

2. Isu-isu Keamanan

Wilayah perbatasan sangat rentan terjadinya kejahatan lintas batas (Cross Border Crimes) yang teroganisir seperti terjadinya penyelundupan minuman keras, penyelundupan obat-obatan terlarang, pencurian ikan dan sebagainya.

Hal ini diperkuat oleh informan brigadir syamsuddin yang menyatakan bahwa:

“Dari segi keamanan pernah kedatangan penumpang yang nakal melakukan penyelundupan minuman keras, obat-obatan terlarang sejenis sabu-sabu sekitar 1 kg. penyelundupan ini merupakan kiriman dari Tarakan ke Nunukan. Permasalahan dikelautan juga ada seperti penangkapan ikan berlebihan (overfishing), kecelakaan laut. Adapun permasalahan dilaut ini tugas kami hanya turun kelapangan dan membuat laporan. Meminta berita acara dari Dinas Perhubungan kemudian dari berita acara tersebut akan diserahkan ke Polisi untuk diusut sebab terjadinya kecelakaan. Intinya pelaporan yang dilakukan berdasarkan pembagian tugas agar tidak terjadi tumpah tindih wewenang”.

Berdasarkan pernyataan diatas, dapat diketahui bahwa apabila terjadinya kejahatan lintas batas seperti penyelundupan minuman keras, pencurian ikan maupun kecelakaan laut maka yang dilakukan pihak keamanan di UPT PLBL ialah dengan turun kelapangan membuat laporan kejadian, kemudian meminta berita acara dari dinas perhubungan dan dari berita acara tersebut akan diserahkan pada pihak kepolisian untuk diusut secara tuntas.

C. Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat dalam Pengelolaan PLBL di Kabupaten Nunukan.

1. Faktor pendukung Pengelolaan PLBL Kabupaten Nunukan

Pada sub ini akan dijelaskan bahwa ada beberapa Faktor pendukung yang sangat penting dalam pengelolaan PLBL. Apabila dalam suatu organisasi tidak

ada faktor penunjang atau pendukung maka bisa dipastikan suatu organisasi tersebut akan mengalami kesulitan dalam mencapai tujuannya.

Berdasarkan hasil pengamatan dilapangan, peneliti menemukan bahwa salah satu yang menjadi faktor pendukung dalam pengelolaan PLBL ialah sarana dan prasarana yang telah sesuai dengan permendagri nomor 18 tahun 2007 dan Sumber Daya Manusia yang berkompeten . Hal ini juga sejalan dengan apa yang disampaikan oleh informan pokja Operasional dan pengawasan yang menyatakan bahwa:

“ Pengelolaan PLBL ini sejauh ini telah didukung dengan Sumber daya manusia dan sarana dan prasarana yang sudah siap untuk melayani lintas batas antar Negara. Sebenarnya dari segi SDM . infrastruktur, maupun sarana dan prasarana yang ada di PLBL ini sudah siap untuk melakukan pelayanan internasional. Bisa dilihat bahwa CIQS dan Xray sudah tersedia apabila memang pelayanan internasional ini akan difungsikan. Akan tetapi kembali lagi meskipun SdM, Infrastruktur dan sarana prasarana sudah siap tetapi persoalan izin dan kelayakan ponton dermaga 3 belum memadai sama saja kita tetap tidak bisa apa-apa. Kami sama-sama berharap agar kiranya persoalan standar izin kapal ini bisa diselesaikan agar dalam pengelolaan PLBL kedepannya bisa lebih maksimal lagi”.

Pernyataan diatas, diperkuat oleh pernyataan Pokja perencanaan dan pembangunan yang menyatakan bahwa:

“yang menjadi faktor pendukung ialah SDM yang memadai hal ini dapat dibuktikan bahwa berdasarkan hasil study banding di batak, sekupat bahwa SDM di UPT PLBL ini sangat memadai kemudian di dukung dengan sarana prasarana lintas batas yang telah sesuai dengan aturan. Sebenarnya kalau ditinjau dari SDM dan fasilitas yang dimiliki sudah siap untuk memfungsikan pelayanan lintas batas Internasional. Karena diatas juga sudah tersedia CIQS, ada Xray, ada ruangan khusus Pintu Kedatangan Intenasional. Hanya karena persoalan izin standar kapal dan ponton dermaga 3 yang rusak. Sehingga, PLBL ini masih hanya pada pelayanan lokal dan regional. Namun sebenarnya pelabuhan PLBL ini sudah dapat dikatakan sebagai Pelabuhan Internasional”.

Berdasarkan pernyataan informan diatas dan berdasarkan hasil observasi dilapangan, bahwasannya Pengelolaan PLBL ini sudah cukup baik hal ini

didukung dengan Sarana dan prasarana dan SDM yang memadai. Namun dikarenakan persoalan teknis dan izin yang belum terselesaikan sehingga PLBL ini masih terhambat dalam pemberian Pelayanan Lintas Batas Nunukan Tawau.

Hal ini juga diperkuat oleh pernyataan informan masyarakat (Elisabet) yang menyatakan bahwa:

“PLBL Liem Hie Djung ini lebih bagus jika dibandingkan dengan pelabuhan-pelabuhan seperti di Kota Tarakan, Tanjung Selor. Kalau disini barang-barang bawaan dibantu oleh petugas-petugas Dinas Perhubungan. kalau ditarikan banyak buruh-buruh liar. Dilihat dari segi ketersediaan sarana prasarana memadai dan nyaman, ruang tunggunya bersih, intinya lebih teratur jika dibanding dengan pelabuhan-pelabuhan yang ada diluar Kabupaten Nunukan.

Kemudian didukung oleh pernyataan Informan Masyarakat (yana) yang menyatakan bahwa:

“saya melintasi PLBL ini kurang lebih sudah 4 kali baik itu lokal dan regional. Kalau menurut saya sejauh ini pengelolaan PLBL Ini semakin baik yah, Alur keluar masuk penumpang menjadi lebih teratur kemudian didukung sarana dan prasarana yang memadai. Terutama dengan adanya troli yang disediakan memudahkan kita untuk mengangkat barang bawaan”.

Berdasarkan pernyataan informan dari masyarakat sekaligus sebagai pengguna jasa kepelabuhanan dan fasilitas PLBL bahwa memang PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan ini apabila dibandingkan dengan pelabuhan-pelabuhan yang ada di Kota Tarakan dan Kabupaten Tanjung Selor sangat jauh berbeda. PLBL liem Hie Djung ini lebih nyaman, bersih dan arus keluar masuk penumpang jauh lebih teratur dibandingkan dengan pelabuhan-pelabuhan lainnya yang ada di Provinsi Kalimantan Utara. Hal ini disebabkan karena PLBL ini bukan hanya untuk diperuntukkan untuk pelayanan lokal dan regional saja tetapi untuk pelayanan internasional Nunukan- Tawau”.

2. Faktor penghambat dalam Pengelolaan PLBL Kabupaten Nunukan

Faktor penghambat merupakan faktor yang menjadi kendala dalam pencapaian tujuan suatu organisasi. Dimana apabila faktor penghambat ini tidak segera diatasi maka akan berdampak pada pencapaian tujuan secara efektif dan efisien.

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan, peneliti menemukan bahwa faktor yang menjadi penghambat dalam pengelolaan PLBL Liem Hie Djung terutama dalam pemberian pelayanan Internasional ialah dikarenakan Surat izin yang diberikan Kementerian Perhubungan dibawah Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor B IX 506/PP.008. tertanggal 10 september 2012 dengan memberikan izin standar kapal hanya smpai dengan bobot 35.

Hal ini diperkuat berdasarkan pernyataan informan Pokja Perencanaan dan Pembangunan menyatakan bahwa:

“untuk pengelolaan PLBL ini yang namanya masih baru tentunya terdapat hambatan berupa kekurangan dan kelemahannya. Tapi dengan dioperasikan ini setiap tahunnya sudah ada peningkatan-peningkatan berupa perbaikan, melengkapi sarana prasarana yang belum tersedia. Intinya namanya kita baru memulai jadi namanya hambatan dan kekurangan itu belum bisa terelakkan. Adapun faktor yang menjadi hambatan dalam pengelolaan PLBL Liem Hie Djung terutama dalam memberikan pelayanan internasional itu adalah: pertama persoalan izin yang diberikan menteri perhubungan kelautan mengenai standar izin kapal yang diberikan hanya untuk GT 1 hingga GT 35. Padahal kapal yang dibutuhkan agar dapat memberikan pelayanan internasional maksimum sekitar GT 175. Hal ini kan tidak sesuai dilihat dari segi ukuran dermaga saja tidak seimbang dengan panjang kapal lintas batas Nunukan-Tawau yaitu sekitar kurang lebih 70 m sementara panjang dermaga yang dimiliki saat ini hanya 14 m. oleh sebab itu sehingga kita juga sementara hanya bisa memberikan pelayanan lokal dan regional saja. Kedua mengenai ponton karena ada ponton 3 yang tenggelam. Jadi, untuk melakukan pelayanan internasional ponton 3 yang tenggelam itu harus diperbaiki. Kalau tidak diperbaiki bagaimana bisa difungsikan dermaga 3 itu. Walaupun diperbaiki pembangunan ponton 3 ini harus dilakukan peninjauan kembali agar kiranya kapal yang berlabuh sesuai dengan kapasitas dermaga.

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh kepala seksi kepelabuhanan menyatakan bahwa ada beberapa faktor yang menjadi penghambat dalam pengelolaan PLBL saat ini antara lain:

1. Tidak ada keseriusan antara pemerintah daerah
2. Tarik ulur antara PT Pelindo dengan Pemerintah Daerah (PEMDA)
3. Persoalan izin standar kapal
4. Perbaikan ponton 3 yang tenggelam

Kemudian diperkuat lagi berdasarkan pernyataan kepala UPT PLBL yang

menyatakan bahwa:

“ sebenarnya fungsi awalnya PLBL ini bukan untuk Lokal namun untuk regional antar kabupaten dan provinsi, kemudian fungsi utamanya untuk dijadikan sebagai pelayanan angkutan lintas batas Nunukan-Tawau. Untuk internasional memang sampai saat ini belum bisa berjalan dikarenakan beberapa faktor yaitu:

1. adanya regulasi-regulasi yang perlu diperbaiki
2. adanya infrastruktur yang harus dilengkapi atau diperbaiki
3. perbaikan fisik masih dalam proses wacana
4. standar izin kapal yang diberikan kementerian perhubungan laut

kerusakan ponton dermaga 3 ini telah dilihat dan dipantau oleh pak Presiden Jokowi. Kemudian, kementerian-kementerianya diarahkan agar kiranya PLBL ini dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Namun jika kita kembali kebelakang menurut kacamata saya bahwa perencanaan ponton yang sekarang ini bukan untuk kapal-kapal diatas GT 35 sementara kapal-kapal yang beroperasi di tunon taka itu mencapai 175, panjang kapal sampai dengan 30 hingga 50 m. hal ini jelas berbeda dengan karakteristik ponton pelabuhan yang ada saat ini. Sehingga perlu diadakannya kajian kembali hal ini juga sudah disampaikan ke Pusat dan Provinsi untuk bisa terlaksana Pelayanan Internasional diperlukan adanya Desain yang seharusnya untuk pelayanan kapal diatas GT 35 dapat beroperasi”.

Berdasarkan pernyataan yang disampaikan informan bahwa ada beberapa poin penting yang menjadi faktor penghambat dalam pengelolaan Pos Lintas Batas Laut terutama dalam memberikan pelayanan internasional ialah sebagai berikut:

3. Standar izin kapal yang diberikan oleh Kementerian Perhubungan Laut di bawah Direktur Jenderal Laut

Berdasarkan surat Kementerian Perhubungan yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa izin standar kapal yang diberikan itu hanya sampai pada GT 35. Hal ini tidak seimbang dengan kapal-kapal Malaysia yang cukup besar bahkan sampai dengan GT 175. Oleh sebab itu dapat memberikan pelayanan internasional maka surat izin yang diberikan itu harus direvisi dan standar izin kapal yang diberikan bisa ditingkatkan.

4. Kerusakan Ponton dermaga 3

Ponton dermaga 3 yang diperuntukkan untuk tempat sandar kapal mengalami kerusakan bahkan tenggelam. Ponton dermaga 3 ini tenggelam sebelum difungsikan. Jadi memang sebelum difungsikan sebagai lintas batas ponton ini sudah mengalami kerusakan yang cukup parah. Namun begitu meskipun ponton ini tidak mengalami kerusakan akan tetapi lagi-lagi dermaga 3 ini tidak dapat dijadikan sebagai tempat sandar kapal-kapal Internasional. Hal ini dikarenakan kapal-kapal Pelayanan Nunukan-Tawau ini cukup besar tidak seimbang dengan dermaga yang dimiliki. Dan walaupun ponton dermaga 3 telah diperbaiki harus dicor agar lebih kuat. Kemudian diperlukan peninjauan ulang agar dermaga yang dibangun sesuai dengan kapasitas kapal yang akan bersandar di PLBL Liem Hie Djung.

5. Adanya keseriusan antar pihak-pihak terkait

pihak-pihak yang terkait dalam pengelolaan PLBL ini harus saling bersinergis. Agar kiranya segala hambatan yang saat ini dihadapi dapat diselesaikan. Sehingga dapat berdampak pada pengelolaan yang efektif dan

efisien serta pelayanan lintas batas antar Negara dapat secepatnya direalisasikan

Pernyataan diatas berbeda dengan yang disampaikan informan pokja operasional dan pengawasan ia menyatakan bahwa:

“dalam pandangan saya bahwa ada 2 faktor yang menjadi kendala pengelolaan PLBL yaitu terkait anggaran, dan minimnya penyediaan *speedboat*. persoalan anggaran ini disebabkan rendahnya alokasi pembangunan atau ketergantungan pada pemerintah daerah dan belum terwujudnya keterpaduan dalam upaya pengelolaan PLBL. Sejauh ini dalam penganggaran PLBL kita harus mengusulkan dikantor induk (dinas Perhubungan) kalau di acc maka kita dapat anggaran kalo tidak maka terkendala lagi. Jadi biasa kami membuat usulan dana berupa proposal untuk diusulkan diperusahaan-perusahaan besar. Hanya kan diperusahaan besar dia hanya menerima usulan dalam bentuk jumlah yang besar kalau jumlah yang kecil tidak dibiayai.ia berharap dana retribusi PLBL ini bisa langsung dikelola oleh UPT PLBL itu sendiri agar lebih optimal dalam proses pengelolaannya. Yah setidaknya dari hasil retribusi yang diperoleh ini tidak 100 persen masuk kedalam PAD. Karena bagaimana mau menghasilkan pengelolaan yang efektif jika untuk mengelola PLBL kita butuh anggaran dan untuk memperoleh anggaran itu tidak mudah melewati proses yang panjang dan waktu pencairan dana pun terkadang membutuhkan waktu yang cukup lama. Kemudian hambatan kedua terkait pelayaran regional apalagi pada saat musim-musim penumpang kami kesusahan dalam mengelolah karena kapal-kapal yang beroperasi pun tidak cukup untuk melayani penumpang sangat melonjak. Sementara masyarakat sangat membutuhkan pelayanan meskipun dengan menggunakan kapal cadangan. Padahal jika dilihat dari segi keamanan kapal cadangan ini kan tidak terlalu aman sementara masyarakat tidak mau tau tidak memperdulikan lagi aspek kemananan tersebut padahal kita sama-sama berharap akan baik-baik saja”.

Menurut informan diatas bahwa alangkah baiknya apabila UPT PLBL ini mempunyai anggaran sendiri. Karena dengan adanya anggaran sendiri akan lebih memudahkan dalam menghasilkan pengelolaan yang lebih efektif. Diharapkan dengan adanya anggaran sendiri ini apabila terjadinya kerusakan atau perbaikan-perbaikan sarana dan prasarana PLBL bisa langsung dilaksanakan. Sejauh ini apabila ada kerusakan UPT PLBL diharuskan untuk membuat Proposal rencana pembangunan maupun perbaikan, dan usulan ini tidak langsung diterima apabila

memang diusulan diterima maka anggaran dapat dicairkan. Atas dasar itulah sehingga UPT PLBL perlu memiliki anggaran sendiri. Apalagi dalam pengelolaan PLBL ini ada dana yang dihasilkan melalui pelayanan jasa kepelabuhanan berdasarkan retribusi parkir, penumpang, pengantar dan tambat kapal. Retribusi yang dihasilkan ini cukup besar. Retribusi yang dihasilkan pada tahun 2017 itu ialah senilai 305.004.000.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil penelitian yang telah dibahas pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengelolaan PLBL Liem Hie Djung Sejauh ini masih belum bisa dikatakan sudah efektif. Hal itu dikarenakan PLBL ini baru berfungsi dalam pelayanan regional dan lokal saja sementara dalam pemberian pelayanan internasional masih terhambat. Jika ditinjau pada fungsinya berdasarkan hasil rekomendasi sosekmalindo bahwa PLBL ini diperuntukkan bukan hanya untuk pelayaran lokal dan regional. Tetapi untuk pelayaran lintas batas Nunukan-tawau. Pembangunan dan pengoperasian PLBL ini sebenarnya telah mendapat dukungan dari berbagai pihak, termasuk dukungan dari Presiden Republik Indonesia (Ir. Joko Widodo) melalui hasil kunjungan kerja dipelabuhan PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan guna untuk melihat secara langsung kondisi perbatasan sekaligus mendukung penuh percepatan pembangunan PLBL Liem Hie Djung Ini. Dilihat dari segi sarana prasarana sebenarnya PLBL ini telah sesuai dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 18 tahun 2007 dengan dilengkapi CIQS.
2. Dalam pengelolaan PLBL Liem Hie Djung ini tentu ada faktor pendukung dan penghambat yang dimiliki. Dari data yang diperoleh dilapangan peneliti menemukan, bahwa faktor yang menjadi pendukung dalam pengelolaan PLBL ini ialah Sumber Daya Manusia (SDM) yang dimiliki sudah memadai

hal ini dapat dibuktikan bahwa berdasarkan hasil studi banding di Batak Sekupat bahwa SDM yang dimiliki ini telah lengkap dan berkompeten pada bidangnya masing-masing. Kemudian, faktor yang menjadi penghambat ialah persoalan izin yang belum tuntas, dan kondisi teknis dermaga 3 mengalami kerusakan parah bahkan tenggelam. Sehingga belum memadai jika diperuntukkan sebagai tempat sandar kapal lintas batas Internasional Nunukan- Tawau.

B. Saran

Berdasarkan fokus penelitian mengenai Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut di Kabupaten Nunukan ini, maka saran yang diberikan peneliti sebagai berikut:

1. Agar menghasilkan pengelolaan PLBL yang efektif, diharapkan adanya sinkronisasi dan komitmen berbagai pihak baik itu dari Pemerintah Daerah, Dinas Perhubungan, dan Kementerian Perhubungan Laut agar kiranya turut terlibat dalam percepatan pengoperasian PLBL Liem Hie Djung sebagai Lintas Batas Laut Internasional Nunukan- Tawau.
2. Agar PLBL Liem Hie Djung ini tidak terkendala dalam pemberian pelayanan lintas batas laut Internasional diharapkan bahwa permasalahan dan Kendala-kendala yang dihadapi agar kiranya diminimalisir. Terutama ponton 3 yang tenggelam agar segera diperbaiki dan ditinjau ulang pembangunan agar seimbang dengan kapal untuk pelayaran Nunukan-Tawau.

DAFTAR PUSTAKA

- Effendi, Usman. 2014. *Asas Manajemen*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Handyaningrat, 2004. *Pengelolaan Kinerja Sumber Daya Manusia*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Handoko, T. Hani. 2008. *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*, Yogyakarta: BPFE.
- Hasibuan, Malayu.S.P. 2007. *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: PT. Bumi Aksara
- Lisman. 2016. *Evaluasi Kebijakan pengelolaan Pelabuhan Pos Lintas Batas Laut Liem Hie Djung (Lintas Batas Pelayaran Internasional Nunukan- Tawau Sabah Malaysia) di Kabupaten Nunukan (Tesis)*, Jakarta: Universitas Terbuka.
- Madu, L., Aryanta Nugraha, Nikolaus Loy, dan Fauzan. 2010. *Mengelola Perbatasan Indonesia di Dunia Tanpa Batas: Isu, Permasalahan, dan Pilihan Kebijakan*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Manullang, 2006. *Dasar-Dasar Manajemen*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Moleong, L.J. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nasution, M.N. 2008. *Manajemen Transportasi*, Bogor: Ghalia Indonesia.
- Nugroho D, Riant. 2004. *Kebijakan Publik, Formulasi Implementasi dan Evaluasi*, Jakarta: Gramedia
- Purnamasari, Wulan. 2014. *Analisis Pengelolaan Kawasan Pos Lintas Batas Negara dan Komersial Zone Aruk Di Kabupaten Sambas Kalimantan Barat (tesis)*, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Priyono. 2014. *Pengantar Manajemen*, Surabaya: Zifatama Publisher.
- Salim, Abbas. 2008. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Siagian, P. Sondang. 2003. *Filsafat Administrasi*, Jakarta: Bumi Aksara.
- Sudrajat, Adjat. 2007. *Teknologi dan Manajemen Sumberdaya Mineral*, Bandung: ITB.

Sugiyono, 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Bandung: Alfabeta.

Yin, Robert K. 2013. *Studi Kasus Desain dan Metode*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada

www.antarakaltim.com. 2011. Diakses pada 27 juni pukul 20.00 WIB

Peraturan Pemerintah Dalam Negeri Nomor 18 tahun 2007 tentang Standarisasi, sarana, prasarana, dan pelayanan lintas batas antar Negara.

Peraturan Presiden Nomor 12 tahun 2010 tentang badan nasional pengelola perbatasan.

Surat Gubernur Kalimantan Timur, Nomor 552.3/4228/EK, tertanggal Samarinda, 10 Mei 2010, perihal Persetujuan Pengoperasian PLBL Nunukan.

Undang-Undang Nomor 43 tahun 2008 tentang wilayah Negara

Undang-Undang Nomor 6 tahun 2011 tentang Keimigrasian.

Undang-Undang Nomor 20 tahun 2012 tentang Pembentukan Provinsi Kalimantan Utara.

Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

L
A
M
P
I
R
A
N



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR

LEMBAGA PENELITIAN PENGEMBANGAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT-
Jl. Sultan Alauddin No. 259 Telp.866972 Fax (0411)865588 Makassar 90221 E-mail :lp3munismuh@plasa.com



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Nomor : 2716/Izn-5/C.4-VIII/II/37/2018
Lamp : 1 (satu) Rangkap Proposal
Hal : Permohonan Izin Penelitian

05 Jumadil akhir 1439 H
21 February 2018 M

Kepada Yth,
Bapak / Ibu Bupati Nunukan
Cq. Ka. Badan Kesbang, Politik & Linmas
di -

Nunukan

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Berdasarkan surat Dekan Fakultas Sosial dan Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, nomor: 0303/FSP/A. I-VIII/II/1439II/2018M tanggal 21 Februari 2018, menerangkan bahwa mahasiswa tersebut di bawah ini :

Nama : **NENY FITRIANI**
No. Stambuk : **10561 05000 14**
Fakultas : **Fakultas Sosial dan Politik**
Jurusan : **Ilmu Administrasi Negara**
Pekerjaan : **Mahasiswa**

Bermaksud melaksanakan penelitian/pengumpulan data dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul :

"Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut di Kabupaten Nunukan"

Yang akan dilaksanakan dari tanggal 24 Februari 2018 s/d 24 April 2018.

Sehubungan dengan maksud di atas, kiranya Mahasiswa tersebut diberikan izin untuk melakukan penelitian sesuai ketentuan yang berlaku.
Demikian, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan Jazakumullahu khaeran katziraa.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Ketua LP3M,

Dr. Ir. Abubakar Idhan, MP.
NBM 101 7716



PEMERINTAH KABUPATEN NUNUKAN
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK

Jl. Kompleks Rusunawa RT 05 Nunukan Selatan – Kab. Nunukan, Kalimantan Utara (77482)
Telp./Faks. (0556) 22831

REKOMENDASI PENELITIAN

Nomor : 072.05/ 92 /BKBP-I

- a. Dasar : 1. Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2011 tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi Penelitian, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2011 tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi Penelitian ;
2. Peraturan Bupati Nunukan Nomor 15 Tahun 2012 tentang Penjabaran Tugas Pokok, Fungsi dan Uraian Tugas Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kabupaten Nunukan ;
- b. Memperhatikan : Surat dari Ketua Lembaga Penelitian Pengembangan dan Pengabdian Kepada Masyarakat, Makassar;

KEPALA BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK KABUPATEN NUNUKAN,

memberikan rekomendasi kepada :

- a. Nama : **NENY FITRIANI**
b. Nomor Induk Kependudukan : 6473025509960003
c. Alamat : Jl. Sebengkok Tiram RT. 010 RW. 005 Kel. Sebengkok, Kec. Tarakan Tengah
d. Pekerjaan : Mahasiswa
e. Nama Lembaga/Penanggung Jawab : Universitas Muhammadiyah Makassar
f. Alamat Lembaga/Penanggung Jawab : Jl. Sultan Alauddin No. 259, Makassar

untuk :

- Melakukan kegiatan penelitian/survey/riset dengan judul **“Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut di Kabupaten Nunukan.”**
- Lokasi Penelitian : Kecamatan Nunukan
- Masa Penelitian : 61 (enam puluh satu) hari terhitung mulai tanggal 14 Maret s/d 14 Mei 2018

dengan ketentuan sebagai berikut :

- Sebelum melakukan penelitian/survey/riset, wajib melaporkan kedatangannya kepada Instansi terkait dan/atau Camat/Lurah/Kepala Desa lokasi penelitian/survey/riset ;
- Tidak dibenarkan melakukan penelitian/survey/riset yang tidak sesuai/tidak ada kaitannya dengan judul penelitian/survey/riset dimaksud ;
- Wajib mentaati semua ketentuan peraturan perundangan yang berlaku, serta senantiasa mengindahkan norma/aturan adat istiadat setempat ;
- Setelah selesai penelitian/survey/riset dilaksanakan, diminta untuk menyampaikan Laporan Hasil Penelitian/Survey/Riset kepada Bupati Nunukan c.q. Ka Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kabupaten Nunukan ;
- Rekomendasi Penelitian ini berlaku selama masa penelitian/survey/riset ;
- Apabila masa berlaku Rekomendasi Penelitian ini berakhir sedangkan pelaksanaan penelitian/survey/riset belum selesai dilaksanakan, maka Rekomendasi Penelitian ini dapat diperpanjang setelah Pemegang Rekomendasi ini melapor kembali kepada Bupati Nunukan c.q. Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kabupaten Nunukan, disertai alasan/keterangan tertulis bahwa penelitian/survey/riset belum selesai pada waktunya ; dan

7. Rekomendasi Penelitian akan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku, apabila Pemegang Rekomendasi ini tidak mentaati/mengindahkan ketentuan yang berlaku.

Demikian rekomendasi ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Dikeluarkan di Nunukan
pada tanggal 13 Maret 2018



KEPALA

JOKO SANTOSA, SH

Pembina Utama Muda, IV/c
NIP. 19670927 19703 1 003

Tembusan :

1. Yth. Bupati Nunukan
c.q. Ka Bag. Pemerintahan Setkab Nunukan
2. Yth. KAPOLRES Nunukan Kab. Nunukan
3. Yth. Kepala Bapedda dan Litbang Kab. Nunukan
4. Yth. Ketua Universitas Muhammadiyah Makassar di Makassar
5. Yth. Kepala Dinas Perhubungan Kab. Nunukan
6. Yang bersangkutan
7. ---- Arsip ----



PEMERINTAH KABUPATEN NUNUKAN

DINAS PERHUBUNGAN

Jl. Pangeran Antasari no. 44 Telp / Fax (0536) 22834 Nunukan 77482

Lembar Disposisi

Indeks

Rahasia

Penting

Biasa

Kode: 244

Tgl. Diterima: 14 Maret 2018

Tanggal dan Nomor Surat

: 072.05/192/BKBP

Asal

: Badan Kesatuan Bangsa dan Politik

Ringkasan Isi

: Rekomendasi Penelitian

INSTRUKSI / INFORMASI :

yth: Sekretaris-

- Yth dipatib-tas: bersama bidang terkait.

Kasi 21/3-18

- realisasi Yth. Kasi 22/03 pimpinan

yth Kasi PLBL.

Dilaksanakan sesuai arahan

Diteruskan Kepada

1. Kepala Dinas
2. Sekretaris
3. Kabid. Perhubungan Darat
4. Kabid. Prasarana Perhubungan
5. Kabid. Perhubungan Perairan
6. Kasi / Kasubbag
7. UPT. Instruksi
8. Untuk diperiksa
9. Untuk diselesaikan
10. Untuk diketahui
11. Untuk diperhatikan

Sesudah digunakan harap segera dikembalikan

21/03/18

Kepada :

Tanggal :

yth. Kepala TU Pribadi
Untuk lampiran dan agar
di buat. 21/3/18



PEMERINTAH KABUPATEN NUNUKAN
DINAS PERHUBUNGAN
UPT. PLBL LIEM HIE DJUNG NUNUKAN
JL. Bahari RT. 01 Kelurahan Nunukan Utara
NUNUKAN 77482

SURAT KETERANGAN

Nomor : 550/014/UPT. PLBL – NNK/IV/2018

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **Hasbul Azis, S.Si.T**
Nip. : 19780218 200604 1 009
Jabatan : Kepala UPT. PLBL Liem Hie Djung Kabupaten Nunukan

Dengan ini menerangkan dengan benar kepada :

Nama : Neny Fitriani
Nim : 105610500014
Jurusan : Ilmu Administrasi Negara
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas : Muhammadiyah Makassar

Bahwa yang bersangkutan telah melaksanakan penelitian di UPT. PLBL Liem Hie Djung Nunukan dari tanggal 14 Maret 2018 s/d 09 April 2018. Untuk memperoleh data dalam rangka penyusunan skripsi yang berjudul “ **Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut di Kabupaten Nunukan**”.

Demikian surat keterangan ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Nunukan, 09 April 2018

Kepala,
UPT. PLBL Liem Hie Djung



Hasbul Azis, S.Si.T
Nip. 19780218 200604 1 009



BUPATI NUNUKAN

Nunukan, 01 Februari 2010

Nomor : 050 / 007 / Pemb-I / II / 2010
Lampiran : -
Perihal : Pendelegasian Operasional
PLBL Liem Hie Djung Nunukan

K e p a d a
Yth. **Gubernur Kalimantan Timur**
di -
Samarinda

Memperhatikan tembusan surat Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur Nomor : 551.2/180/Hubia/II/2009 tanggal 23 Februari 2009 Perihal Penetapan Status Pos Lintas Batas Laut di Kalimantan Timur dan surat Nomor : 55.3/878/Hubia/VIII/2009 Tanggal 27 Agustus 2009 Perihal : Pengelolaan PLBL Liem Hie Djung serta hasil rapat koordinasi antara Pemerintah Kabupaten Nunukan dengan beberapa Unsur Pemerintah Propinsi Kalimantan Timur terkait yang diprakarsai oleh Dinas Perhubungan Propinsi Kalimantan Timur Tanggal 19 Oktober 2009.

Bahwa pada prinsipnya Pemerintah Kabupaten Nunukan bersedia menerima pendelegasian operasional PLBL Liem Hie Djung di Nunukan dan sehubungan dengan persiapan operasional dari pengelolaan PLBL dimaksud maka bersama ini kami memohon agar Aset Pembangunan PLBL dapat dihibahkan kepada Pemerintah Kabupaten Nunukan.

Demikian disampaikan, atas perhatian dan persetujuannya diucapkan terima kasih.



Tembusan disampaikan kepada Yth :

1. Ketua DPRD Kabupaten Nunukan di Nunukan.
2. Kepala BAPPEDA Provinsi Kalimantan Timur di Samarinda.
3. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur di Samarinda.
4. Kepala Biro Penyusunan Program Setdaprov. Kalimantan Timur di Samarinda.
5. Kepala Biro Perencanaan Setdaprov. Kalimantan Timur di Samarinda.
6. Arsip



BUPATI NUNUKAN

Jl. Sungai Jepun – Mañsapa, Nunukan Selatan-77482
Telp. (0556) 24571, Fax. (0556) 21088, 24555

Nunukan, 30 Mei 2012

Nomor : 552/355/Dishubkominfo-NNK/V/2012
Klasifikasi : Penting
Lamp : 1 (satu) Berkas
Perihal : **Dukungan Dalam Percepatan
Pengoperasian PLBL Liem Hie Djung.**

Kepada
Yth. Menteri Dalam Negeri
Di _
Jakarta

Sebagaimana gambaran umum baik Pemerintahan maupun Geografis serta letak maupun posisi strategis, dengan latar belakang/tinjauan berbagai aspek sebagaimana tersebut diatas, dimana Pemerintah Pusat maupun Propinsi dan Kabupaten didalam rencana/program percepatan pembangunan daerah perbatasan salah satunya yaitu bidang/sector Perhubungan khususnya penyediaan sarana prasarana di Kabupaten Nunukan

Adapun latar belakang pemikiran dimana Kabupaten Nunukan merupakan wilayah yang berbatasan langsung dengan Negara tetangga Malaysia, baik daratan maupun laut. Maka sebagaimana dua Negara Sahabat memiliki jalinan hubungan Bilateral, secara khusus dimana hubungan kultur, sosial, ekonomi dan budaya juga selama ini terjalin dan saling mendukung maka dengan itu dicetuskanlah program kerjasama antar dua Negara yaitu kerja sama yang dituangkan dalam Program Sosekmalindo.

Pertemuan dalam pembahasan kerjasama khususnya Pembangunan Pos Lintas Batas Laut (PLBL) merupakan salah satu program yang diagendakan dan diawali pada tanggal 11 september 1996 dan dilanjutkan pada pertemuan yang ke Sepuluh tepatnya di Balikpapan pada tanggal 21 Juli 2005 dimana hasil akhir pertemuan disepakati bahwa Daerah Liem Hie Djung sebagai lokasi pembangunan Pos Lintas Batas Laut (PLBL) untuk Indonesia di Nunukan.

Dengan itu melalui alokasi pembangunan baik APBD I dan APBD II pada tahun 2005 sampai dengan tahun 2007 yang terbagi pada tahun mata anggaran untuk pembangunan PLBL menelan biaya sebesar Rp. 41,8 milyar.

Sehubungan dengan terealisasinya pembangunan, maka fungsi PLBL sebagaimana yang dituangkan dalam perjanjian Sosekmalindo maupun yang

diharapkan sebagai sarana yang representative dengan standar pelayanan pelayanan, keselamatan dan keterpaduan CIQ'S maupun berdampak pula pada tingkat kesejahteraan masyarakat diperbatasan belum mendapatkan perijinan pengoperasian sebagaimana Pos Lintas Batas Laut (PLBL) oleh Kementerian Perhubungan. Progres administrasi dalam pengajuan dan pengusulan dimana Pemerintah Kabupaten Nunukan telah mengajukan atas dasar pengajuan dan pengusulan beberapa hal petunjuk baik administrasi maupun teknis agar dipersiapkan dan ditindaklanjuti yang mana hal-hal menjadi tindak lanjut bagian dari pada Penyelenggara Pelabuhan/Kementerian Perhubungan (Adpel Nunukan) belum mendapatkan suatu respon yang diharapkan, dengan itu sangat berdampak pada fasilitas yang telah terbangun serta ketersediaan sarana pelayanan pada masyarakat yang tidak dapat dipergunakan dan tidak sejalan dengan semangat percepatan pembangunan wilayah perbatasan di Kabupaten Nunukan.

Dengan adanya kunjungan kerja Bapak Menteri Dalam Negeri selaku Kepala Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) beserta Menteri dan Pejabat K/L lainnya di Kabupaten Nunukan pada tanggal 27 Mei 2012 dimana salah satu fasilitas yang ditinjau adalah Pos Lintas Batas Laut (PLBL) Liem Hie Djung. Oleh sebab itu secara gambaran umum kondisi *Eksisting* maupun kelayakannya dapat direkomendasikan dan dipertimbangkan.

Maka bersama ini melalui Bapak Menteri Dalam Negeri selaku Kepala Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) dapat memfasilitasi dalam rangka percepatan fungsi operasional perijinan Pos Lintas Batas Laut (PLBL) Liem Hie Djung dengan Pejabat K/L Pemerintah Pusat di Jakarta.

Besar harapan kami dan perkenaan maupun perhatian Bapak dalam percepatan fungsi Pos Lintas Batas Laut (PLBL) Liem Hie Djung disampaikan terima kasih.

BUPATI NUNUKAN,



Drs. Basri

Tembusan disampaikan kepada Yth:

1. Menteri Perhubungan di Jakarta;
2. Menteri Koordinator Kesejahteraan Rakyat di Jakarta;
3. Menteri Koordinator Politik dan Keamanan di Jakarta;
4. Menteri Pekerjaan Umum di Jakarta;
5. Menteri Hukum dan HAM di Jakarta;
6. Menteri Keuangan di Jakarta;
7. Menteri Perumahan Rakyat di Jakarta;
8. Gubernur Provinsi Kalimantan Timur di Samarinda;
9. Dirjen Hubla Kementerian Perhubungan di Jakarta;
10. Sekretaris BNPP di Jakarta
11. Ketua DPRD Provinsi Kalimantan Timur di Samarinda;
12. Kepala Dinas Perhubungan Prov. Kaltim di Samarinda;
13. Kepala BAPPEDA Prov. Kaltim di Samarinda;
14. Kepala Badan Pengelola Perbatasan Prov. Kaltim di Samarinda;
15. Ketua DPRD Kabupaten Nunukan di Nunukan;



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

GEDUNG KARYA LT. 12 s/d 17

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8 | TEL : 3811308, 3813265, 3447017, 3842440 | TELX : 3845430, 3507570, 3313848 | FAKS : 3811799, 3815130, 3507570
JAKARTA - 10110 | Fax : 3811799, 3815130, 3507570

Jor. or : *PP 72 / 10 / 15 . 05* Jakarta, *31 Agustus* 2005
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : *Pembangunan Dermaga di Lamijung Pulau Nunukan* Kepada
Yth. Kepala Dinas Perhubungan Propinsi Kalimantan Timur
di
SAMARINDA

1. Sehubungan surat General Manager PT. (Persero) Pelindo IV Nunukan No. 03/PR.301/I/NN-2005 tanggal 11 Juli 2005 yang ditujukan kepada Saudara dan tembusannya antara lain disampaikan kepada Dirjen Hubla perihal tersebut pada pokok surat, dengan ini disampaikan hal-hal sebagai berikut :
 - a. Sesuai Kepmenhub No. KM. 53 tahun 2002 tentang Tatauan Kepelabuhanan Nasional, berdasarkan hirarki, peran dan fungsi Pelabuhan Tunontaka Nunukan ditetapkan sebagai pelabuhan Nasional.
 - b. Di Pelabuhan Tunontaka Nunukan telah tersedia fasilitas dermaga sepanjang 200 M untuk melayani kegiatan bongkar muat cargo, penumpang dan semi kontainer serta saat ini pengoperasiannya belum optimal.
 - c. Pelabuhan Lamijung terletak di dalam DLKR dan DLKP Pelabuhan Tunontaka Nunukan, maka pembangunannya dapat dilaksanakan setelah mendapat persetujuan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
2. Berknaan dengan butir 1, mengingat dermaga tersebut berada di dalam DLKR dan DLKP Pelabuhan Tunontaka Nunukan maka untuk pengoperasiannya agar bekerjasama dengan PT (Persero) Pelindo IV Cabang Nunukan.
3. Demikian disampaikan atas perhatian dan kerjasama yang baik diucapkan terima kasih.

A.n. DIREKTOR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
SEKRETARIS DIREKTORAT JENDERAL

[Signature]
Capt. SRI UNTUNG
NIP. 120135163

Tembusan :

1. Dirjen Hubla;
2. Bupati Nunukan;
3. Adpel Nunukan;
4. Direksi PT. (Persero) Pelindo IV;
5. GM PT. (Persero) Pelindo IV Cabang Nunukan.



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 s/d 17

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8 | TEL : 3811306, 3505006, 3813269, 3447017 | TLX : 3844492, 3458540
JAKARTA - 10110 | 3842440
FSL : 4213, 4227, 4209, 4135 | Fax : 3811786, 3845430, 3507576

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
NOMOR: *BK-506/PP.008*

TENTANG

PEMBERIAN IZIN PENGEMBANGAN PELABUHAN NUNUKAN
KEPADA PENYELENGGARA PELABUHAN NUNUKAN

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT,

- Menimbang :
- bahwa rencana pengembangan Pelabuhan Lintas Batas Laut Liem Hie Djung telah sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nunukan;
 - bahwa dalam rangka meningkatkan kinerja Pelabuhan Tunon Taka Nunukan, Penyelenggara Pelabuhan Nunukan bekerjasama dengan Pemerintah Kabupaten Nunukan akan mengembangkan Pelabuhan Tunon Taka Nunukan berupa pembangunan pelabuhan lintas batas laut;
 - bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut tentang Pemberian Izin Pengembangan Pelabuhan Nunukan Kepada Penyelenggara Pelabuhan Nunukan;
- Mengingat :
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
 - Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059);
 - Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1999 tentang Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3838);
 - Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070);

/5. Peraturan.....

5. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5106) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 27, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5109);
8. Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Pengesahan "International Convention for The Safety of Life at Sea, 1974";
9. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 91 Tahun 2011;
10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 215/AL.506/PHB-87 Tahun 1987 tentang Pengadaan Fasilitas Perampungan Limbah dari Kapal;
11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhan Nasional;
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TENTANG PEMBERIAN IZIN PENGEMBANGAN PELABUHAN NUNUKAN KEPADA PENYELENGGARA PELABUHAN NUNUKAN.

PERTAMA : Memberikan izin kepada Penyelenggara Pelabuhan Nunukan untuk mengembangkan Pelabuhan Nunukan bekerjasama dengan Pemerintah Kabupaten Nunukan untuk mengembangkan Pelabuhan Nunukan, dengan data fasilitas sebagai berikut :

- 1) Demaga
 - tipe : open
 - ukuran : (19,5 x 11,5) m²
 - trestle : (53,25 x 10) m²
 - trestle penghubung : (17,5 x 4) m²
 - ponton : (12 x 10) m²
 - konstruksi : beton
 - kedalaman : - 5 m LWS
- 2) Posisi koordinat : 04° 08' 42" LU / 117° 38' 47,3" BT
 04° 08' 42,4" LU / 117° 38' 48,4" BT
 04° 08' 42,7" LU / 117° 38' 49,7" BT

/3) Peruntukan...

3) Peruntukan : fasilitas sandar/tambat kapal maksimum 30 GT

- KEDUA : Dalam melaksanakan pembangunan dermaga, pemegang izin pembangunan diwajibkan :
- Menaati ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan di bidang kepelabuhanan, lalu lintas angkutan di perairan, keselamatan pelayaran dan pengelolaan lingkungan;
 - Menaati ketentuan peraturan perundang-undangan dari instansi Pemerintah lainnya yang berkaitan dengan usaha pokoknya;
 - Memelihara fasilitas yang diperlukan untuk kelancaran arus lalu lintas barang serta kelancaran pelaksanaan tugas pemerintahan;
 - Bertanggungjawab terhadap dampak yang timbul selama pelaksanaan pembangunan/pengembangan pelabuhan yang bersangkutan;
 - Melaporkan kegiatan operasional setiap bulan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- KETIGA : Pengawasan dan pengendalian terhadap kegiatan pembangunan dilakukan oleh Penyelenggara Pelabuhan Nunukan.
- KEEMPAT : Izin pembangunan dermaga dapat dicabut apabila pemegang izin :
- Tidak melaksanakan pekerjaan pembangunan dalam jangka waktu 1 (satu) tahun setelah izin pembangunan diberikan;
 - Tidak dapat menyelesaikan pembangunan dalam jangka waktu 3 (tiga) tahun sejak izin pembangunan diberikan;
 - Tidak melaksanakan kewajiban atau melanggar ketentuan larangan sebagaimana diatur dalam keputusan ini dan peraturan perundang-undangan di bidang Pelayaran.
- KELIMA : Direktur Jenderal Perhubungan Laut melakukan pembinaan dan pengawasan teknis terhadap pelaksanaan pembangunan/pengembangan pelabuhan Nunukan.
- KEENAM : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : JAKARTA
pada tanggal : 10 September 2012

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Pelaksana Tugas

LEON MUHAMAD

Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19540404 198703 1 001

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada :

- Menteri Perhubungan;
- Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
- Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan;
- Gubernur Provinsi Kalimantan Timur;
- Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- Direktur Pelabuhan dan Pengerukan Ditjen Hubla;
- Bupati Nunukan;
3. Kepala Kantor Administrator Pelabuhan Nunukan.



**KEPALA BADAN NASIONAL PENGELOLA PERBATASAN
REPUBLIK INDONESIA**

Jakarta, 28 Februari 2014

Nomer : 185.5/428/BNPP
Sifat : Segera
Lampiran : -
Hal : Pemantapan Pengelolaan
Lintas Batas Negara RI-Malaysia
di Wilayah Kabupaten Nunukan.

Kepada
Yth. 1. Gubernur Kalimantan Timur
2. Pj.Gubernur Kalimantan Utara
di-
TEMPAT

Dalam rangka meningkatkan efektivitas pengelolaan lintas batas negara wilayah perbatasan laut RI-Malaysia di Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara, khususnya terkait dengan rencana pengoperasian pelabuhan Liem Hie Djung sebagai pelabuhan lintas batas negara Jalur "Nunukan-Tawau" dan pembukaan kembali perlintasan tradisional di Pulau Sebatik untuk jalur "Sungai Nyamuk-Tawau" yang sudah setahun ini ditutup, dengan hormat diminta perhatiannya untuk hal-hal sebagai berikut :

1. Pengoperasian Pelabuhan Liem Hie Djung di P. Nunukan :
 - a. Pelabuhan Liem Hie Djung yang rencananya akan dikelola oleh Pemerintah Kabupaten Nunukan sebagai Pos Lintas Batas Negara wilayah laut (PLBN Laut) dan berfungsi sebagai terminal penumpang internasional Jalur "Nunukan-Tawau", ditegaskan pada prinsipnya merupakan wujud pengembangan operasi dari Pelabuhan Tunontaka-Nunukan yang dikelola oleh PT. Pelindo dan di bawah supervisi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan RI;
 - b. Pengoperasian fungsi internasional Pelabuhan Liem Hie Djung agar diupayakan sesuai rencana pada bulan Juni 2014, setelah disepakatinya *Standard Operating Procedure* (SOP) oleh Pemerintah Indonesia dan Malaysia melalui Tim Teknis Kelompok Kerja Sosek Malindo Tingkat Daerah (Kalimantan Timur dengan Negeri Sabah);
 - c. Mengingat fungsi pelayanan dan pengawasan di PLBN-Laut Liem Hie Djung melibatkan unsur *Custom, Imigration, Quarantines, Securities, dan Port (CIQSP)*, agar dilakukan pengecekan kondisi kesiapan sejumlah sarana/prasarana yang dipersyaratkan dalam *Standard Pelayanan Minimum (SPM)* maupun SOP yang disepakati secara bilateral dengan pihak Malaysia. Dalam hal ditemui permasalahan, agar segera dapat dilakukan koordinasi dengan berbagai pihak terkait;

- d. Pelabuhan Liem Hie Djung yang asetnya dimiliki Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur dan selama ini dikelola oleh Pemerintah Kabupaten Nunukan berdasarkan status Pinjam Pakai yang sudah berakhir pada tanggal 28 Oktober 2013, maka untuk kesinambungan pengelolaannya dan akuntabilitas penganggarnya, agar Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur memperjelas statusnya dengan perpanjangan masa pinjam pakai sambil menunggu penyerahan aset pelabuhan Liem Hie Djung yang sedang dalam proses pembahasan di Provinsi Kalimantan Timur.

2. Pembukaan Kembali Jalur "Sei Nyamuk-Tawau" di P. Sebatik:

- a. Untuk mempercepat proses pembukaan kembali perlintasan tradisional Jalur Sei Nyamuk (P. Sebatik, Nunukan) ke Tawau (Malaysia), yang telah satu tahun ini ditutup oleh Pemerintah Malaysia atas pertimbangan ketertiban dan keamanan yang tidak terjamin dengan *speedboat* penumpang berkekuatan di bawah 7 GT yang digunakan melintas batas dari P. Sebatik, diperlukan langkah-langkah nyata untuk merespon tuntutan masyarakat P. Sebatik yang mendesak untuk segera dibuka kembali;
- b. Untuk mendukung upaya penyelesaian masalah di P. Sebatik tersebut, Pemerintah Pusat melalui Badan Nasional Pengelola Perbatasan telah melakukan koordinasi dengan berbagai pihak terkait di tingkat pusat maupun daerah, menyetujui untuk melakukan modernisasi alat angkut perlintas batas "Sebatik-Tawau" dengan menyediakan minimal 1 (satu) buah kapal berkekuatan 10-20 GT pada tahun 2014 ini. Mengingat untuk modernisasi alat angkut ini dibutuhkan sebanyak 6 (enam) kapal sesuai dengan kesepakatan perundingan Sosek Malindo ke-31 pada tanggal 11-13 Desember 2013 di Pekanbaru, maka pemenuhan kebutuhan modernisasi alat angkut ini diharapkan dapat dipenuhi secara bertahap;
- c. Mengingat upaya pembukaan kembali perlintasan "Sei Nyamuk Sebatik-Tawau" ini sedang dalam proses penyelesaian, agar pengurus Sosek Malindo Provinsi Kalimantan Timur bersama unsur Pemerintah Provinsi Kalimantan Utara dan Pemerintah Kabupaten Nunukan untuk melakukan sosialisasi dan mencegah terjadinya keresahan masyarakat di P. Sebatik sebagaimana yang terjadi belakangan ini.

Demikian untuk menjadi perhatian dan ditindaklanjuti sebaik-baiknya, serta dilaporkan perkembangannya.


KEPALA BADAN NASIONAL PENGELOLA PERBATASAN,
GAMAWAN FAUZI

Tembusan disampaikan kepada:

1. Yth. Presiden RI, sebagai laporan;
2. Yth. Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan selaku Ketua Pengarah BNPP;
3. Yth. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Wakil Ketua Pengarah I;
4. Yth. Menteri Koordinator Bidang Kesejahteraan Rakyat selaku Wakil Ketua Pengarah II;
5. Yth. Menteri Pertahanan RI.

DOKUMENTASI WAWANCARA



KUNJUNGAN KERJA PRESIDEN IR JOKO WIDODO



RIWAYAT HIDUP PENELITI



Peneliti dengan nama lengkap **Neny Fitriani** dilahirkan di Nunukan pada Hari Minggu 15 September 1996 dari pasangan suami istri Bapak Amiluddin M dan Ibu Dariani. Peneliti adalah Anak Pertama dari dua(2) bersaudara. Saat ini peneliti tinggal di Jl. Emmy Saelan 3 Lorong 40 Kota Makassar.

Peneliti menyelesaikan pendidikan di Sekolah Dasar SDN 026 Kota Tarakan pada tahun 2002 hingga 2008. Pada tahun itu juga peneliti melanjutkan pendidikan di MTS AL Khairaat Kota Tarakan dan tamat pada tahun 2011 kemudian melanjutkan Sekolah Menengah Atas di MA AL Khairaat Kota Tarakan Pada tahun 2011 dan selesai pada tahun 2014. Pada tahun 2014 Peneliti melanjutkan pendidikan di Perguruan tinggi Swasta, Tepatnya di Universitas Muhammadiyah Makassar (UNISMUH) pada Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik dan Program Studi Ilmu Administrasi Negara yang insyaAllah pada tahun 2018 ini akan mengantarkan Peneliti untuk mendapatkan gelar Sarjana Strata Satu (S1).

Akhir kata penulis mengucapkan rasa syukur yang sebesar-besarnya atas terselesaikannya skripsi ini yang berjudul “ **Pengelolaan Pos Lintas Batas Laut di Kabupaten Nunukan**”.